

# **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 2022**

## **1.A: Beschreibung und Entwicklung der Flotte**

### i. Beschreibung der Flotte

Die deutsche Fischereiflotte bestand zum 31.12.2022 aus 1.184 Fischereifahrzeugen und einer Kapazität von 54.292 GT und 125.002 kW. Dies entspricht einem Rückgang in Höhe von 62 Fahrzeugen gegenüber dem Vorjahr. Die Fangkapazität reduzierte sich in der Motorleistung um 689 kW und in der Tonnage um 2.273 GT. Die Fischereifahrzeuge wurden für die folgende Beschreibung sieben Gruppen zugeordnet.

#### *Stellnetzfahrzeuge <12 m (PG VL0008A, PG VL0008L, PG VL0812A, PG VL0812L)*

Den zahlenmäßig größten Anteil in der deutschen Fischereiflotte haben die 913 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. Etwa ein Drittel der Fahrzeuge dieses Segments wird von Fischereibetrieben im Nebenerwerb bewirtschaftet. Einige dieser Fahrzeuge kommen auch nur als Zweit- oder Drittfahrzeuge zum Einsatz und weisen dementsprechend nur wenige Fangaufwandstage auf. Als befischte Hauptarten sind Hering, Scholle, aber auch Dorsch (unvermeidbarer Beifang), Flunder, Brassen und Plötze zu nennen. Wichtig zu erwähnen ist, dass einzelne Segmente innerhalb dieser Gruppe umstrukturiert wurden und daher ein Vergleich zu den Vorjahren im aktuellen Berichtsjahr wenig Aussagekraft hat.

Diese Gruppe verringerte sich um 55 Fahrzeuge, damit die spezifische Motorleistung um 1.071 kW sowie die Tonnage um 149 GT.

*Fischereifahrzeuge mit passivem Fanggerät  $\geq 12$  m (FPO VL1824, FPO VL2440, DFN VL1218, DFN VL1824, DFN VL2440)*

Eine weitere Gruppe bilden Fischereifahrzeuge mit einer Gesamtlänge von über 12 Metern, welche überwiegend passive Fanggeräte einsetzen. Hierunter fielen zum 31.12.2022 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, Pollak und Seezunge). Kleinere Fahrzeuge dieser Gruppe sind in der Ostsee aktiv; insbesondere in der Plattfischfischerei.

Die Anzahl der Fahrzeuge für diese Segmente erhöhte sich um 4. Die Fangkapazität erhöhte sich um 167 GT und 602 kW. Dies ist im Wesentlichen dadurch bedingt, dass zwei Fahrzeuge aus der Baumkurrenfischerei, sowie zwei Fahrzeuge aus der Grundschleppfischerei, zur Korbffischerei auf Hummer und Taschenkrebs wechselten.

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

Insgesamt 44 Fahrzeuge wurden zum 31.12.2022 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, Kliesche und Flunder gefangen wurden.

Die Anzahl der Fahrzeuge verringerte sich in diesen Segmenten um 3 Fahrzeuge. Die Fangkapazität erhöhte sich um 61 GT und 524 kW.

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

Baumkurrenfahrzeuge haben einen sehr wichtigen Stellenwert in der deutschen Fischerei. Die Nordseegarnele (CSH) ist für den überwiegenden Teil dieser Fahrzeuge Zielart. Die großen Baumkurrenkutter sind in der gesamten Nordsee aktiv, fischen jedoch hauptsächlich Muscheln und Plattfische wie Scholle und Seezunge.

Der Fischfang mit Pulsbaumkurren ist gemäß Anhang V Teil D Ziffer 1 der Verordnung (EU) 2019/1241 in allen Unionsgewässern seit dem 01.07.2021 verboten.

Zum 31.12.2022 waren 193 Baumkurrenfahrzeuge mit einer Kapazität von insgesamt 9.504 GT und 41.849 kW in der deutschen Fischereiflotte registriert. Das entspricht einem Abbau der Tonnage um 1.306 GT sowie einer Reduzierung der Motorleistung um 3.638 kW gegenüber dem Vorjahr. Die Anzahl der Fahrzeuge verringerte sich um 10.

### *Pelagische Hochseefischerei (TM VL40XX)*

Im Segment der pelagischen Hochseefischerei (Gesamtlänge 40 Meter oder mehr) waren am 31.12.2022 insgesamt 5 Fahrzeuge in der deutschen Fischereiflotte registriert. Fahrzeuge dieses Segments sind sehr unterschiedlich in ihrer Größe und ihren Einsatzmöglichkeiten.

Hierzu zählen sowohl 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. Ein Fahrzeug unternahm mehrere Fangreisen in FAO-Gebiet 34.1.3, wobei überwiegend Pilchard-Sardine (PIL), Holzmakrele (HOM) und Spanische Makrele (VMA) gefangen wurde.

Die Fahrzeuganzahl blieb im Berichtsjahr unverändert, 5 Fahrzeuge. Die Fangkapazität blieb im Jahr 2022 ebenfalls unverändert bei 20.514 GT und 21.141 kW.

### *Demersale Hochseefischerei (DTS VL40XX)*

Dem Segment der demersalen Hochseefischerei waren zum 31.12.2022 insgesamt 5 Fahrzeuge zugeordnet. Diese fischten fast ausschließlich im Nordatlantik (u.a. Grönland, Norwegen, Spitzbergen, ICES 1, 2 und 14). In der nördlichen Nordsee, norwegischen Gewässern und um Spitzbergen wurde hauptsächlich Kabeljau und Seelachs gefangen. In grönländischen Gewässern und in NEAFC-Gebieten wurde die Fischerei auf Schwarzen Heilbutt und Rotbarsch ausgeübt.

Zum 31.12.2022 waren unverändert 5 Fahrzeuge mit einer Kapazität von insgesamt 12.849 GT und 14.275 kW in der deutschen Fischereiflotte registriert.

### *Muschelfischerei (DRB VL2440, DRB VL40XX)*

Zum 31.12.2022 sind dem Segment der Muschelfischerei 8 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 vergrößerte sich um 2 Fahrzeuge. Ebenfalls ist eine Erhöhung der Fangkapazität um 538 GT und 1.310 kW zu verzeichnen.

## 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 2022 befischt wurden. Die aufgeführten Bestände sind die wichtigsten für das jeweilige Segment. Es wurden größtenteils nur Bestände berücksichtigt, von denen 2022 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 VL1012 und die PG-Segmente wurden auch die wichtigsten Bestände mit Anlandungen von unter 100 t aufgeführt, da in einigen dieser Segmente 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 2021 und bei der Einschätzung der Reproduktionskapazität auf Anfang 2022. 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 2022 sind erst im Laufe des Jahres 2023, nach Abgabefrist dieses Flottenberichts, verfügbar. Für einige Bestände können sich aufgrund aktuellerer Daten (von 2022) 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 2022 im marinen Bereich hauptsächlich vier Bestände in der Ostsee und im Kattegat. Am meisten wurde Scholle (Kattegat, Beltsee und Öresund) gefangen (PG VL0008A: 61 t, (PG VL0008L: 39 t), gefolgt von Flunder (Beltsee und Öresund; PG VL0008A: 20 t, (PG VL0008L: 29 t). Vom Hering in der westlichen Ostsee wurden 18 t (PG VL0008A) und 27 t (PG VL0008L) gefangen. Bei diesem Bestand liegt die Laicherbestandsbiomasse (spawning stock biomass – SSB) seit einigen Jahren unterhalb von  $B_{lim}$ . Obwohl  $F_C$  2021 weiterhin unterhalb von  $F_{MSY}$  lag, wird der Zustand dieses Bestandes als so schlecht eingeschätzt, dass der ICES wie schon in den beiden Jahren zuvor einen 0-Fang für 2023 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. Für die befischten Flunderbestände liegt kein vom ICES akzeptiertes Assessment vor, so dass deren Status in Bezug zu Referenzpunkten nicht angegeben werden kann. Die in der Ostsee befischten Plattfischfänge und –bestände entwickeln sich seit Jahren positiv und nehmen inzwischen zumindest in der ICES-Subdivision 22 hohe Fanganteile ein. Erwähnenswert ist,

dass der traditionell sehr wichtige Dorschbestand in der westlichen Ostsee nur in geringen Mengen als reiner Beifang gefangen wurde (3 bzw. 2 t). Neben den marinen Hauptarten wurden von diesen Segmenten in der Ostsee und den angrenzenden Brackwassergebieten auch größere Mengen Brassen (PG VL0008A: 274 t, PG VL0008L: 73 t), Plötze (A: 220 t, L: 30 t), Zander (A: 51 t, L: 18 t), Flussbarsch (A: 25 t, L: 20 t) und Aal (A: 23 t, L: 22 t) gefangen.

### *Passives Fanggerät 08 - 12 m (PG VL0812A, PG VL0812L)*

Die Fahrzeuge dieser Segmente befischten 2022 hauptsächlich fünf Bestände in der Ostsee. Am meisten wurde im Segment PG VL0812A Scholle (Kattegat, Beltsee und Öresund, 243 t) und Hering in der westlichen Ostsee (101 t) gefangen, während im Segment PG VL0812L mehr Hering in der westlichen Ostsee (42 t) als Scholle gefangen wurde (16 t). Beim Hering in der westlichen Ostsee liegt die SSB seit einigen Jahren unterhalb von  $B_{lim}$ . Obwohl  $F_C$  2021 unterhalb von  $F_{MSY}$  lag, wird der Zustand dieses Bestandes als so schlecht eingeschätzt, dass der ICES wie schon in den beiden Jahren zuvor einen 0-Fang für 2023 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. Klieschenfänge (Ostseebestand, 42 t) und Flunderfänge des Bestandes westlich von Bornholm und in der südwestlichen zentralen Ostsee (57 t) und des Bestandes in der Beltsee und dem Öresund (87 t) sind für das Segment PG VL0812A ebenfalls von Bedeutung. Da für diese Bestände kein vom ICES akzeptiertes Assessment vorliegt, kann deren Status in Bezug zu Referenzpunkten nicht angegeben werden. Die Plattfischfänge und -bestände steigen generell seit Jahren in der Ostsee an und nehmen inzwischen zumindest in der ICES-Subdivision 22 hohe Fanganteile ein. Erwähnenswert ist, dass der traditionell sehr wichtige Dorschbestand in der westlichen Ostsee nur in geringen Mengen als reiner Beifang gefangen wurde (A: 6 t, L: 1 t).

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

Die Fahrzeuge dieses Segments befischten 2021 hauptsächlich Scholle (52 t) und Kabeljau (22 t) in der Nordsee und zusätzlich noch Taschenkrebse in der Nordsee, im Kattegat und im Skagerrak. Der Schollenbestand in der Nordsee besitzt die volle Reproduktionskapazität und die fischereiliche Sterblichkeit  $F_C$  in der Nordsee liegt unterhalb von  $F_{MSY}$ . Der Kabeljaubestand in der Nordsee befindet sich in einem schlechten Zustand. Die SSB hat von 2016 bis 2020 abgenommen und liegt seit 2019 unterhalb von  $B_{lim}$  (verminderte Reproduktionskapazität), allerdings hat die fischereiliche Sterblichkeit ebenfalls weiter abgenommen und lag 2021 bei  $F_C = 0.25$ , und somit erstmalig unterhalb von  $F_{MSY}$  (0.28). Für Taschenkrebse gibt es keine Bestandsabschätzung.

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

Dieses Segment befischte im Jahr 2022 hauptsächlich Seeteufel (*Lophius piscatorius* und *L. budegassa*) im Nordostatlantik (Gesamt: 620 t). 354 t wurden in den ICES-Gebieten 4 und 6 und in Div.3a (anf.27.3a46) gefangen, während 266 t in ICES-Gebiet 7 (mon.27.78abd und ank.27.78abd) gefangen wurden. Beim Seeteufel (anf.27.3a46) weist der Biomasseindex seit 2017 einen abnehmenden Trend auf, allerdings liegt der Bestandsgrößenindex oberhalb des  $MSY_{\text{Btrigger proxy}}$ . Da in ICES-Gebieten 7 und 8 zwei Arten von Seeteufeln vorkommen (*L. budegassa* und *L. piscatorius*) und bei den Anlandungen nicht angegeben wird, um welche Art es sich handelt (es gibt einen kombinierten TAC für beide Arten), müssen beide Arten betrachtet werden. Sowohl der *L. piscatorius*-Bestand (mon.27.78abd) als auch der *L. budegassa*-Bestand (ank.27.78abd) befinden sich in einem guten Zustand, die SSB liegen jeweils oberhalb von  $MSY_{\text{Btrigger}}$  und  $F_C$  lag 2021 bei beiden Beständen unter  $F_{MSY}$ .

### *Muschelfischer (DRB)*

Die Fahrzeuge dieses Segments bewirtschafteten in der Nordsee Miesmuschelkulturen. Es gibt für Miesmuscheln keine Bestandsabschätzung durch den ICES.

### *Baumkurrenfahrzeuge 0 – 10 m (TBB VL0010)*

Die Baumkurrenfahrzeuge dieses Segments befischten fast ausschließlich die Nordseegarnele (*Crangon crangon*, 30 t). Diese Zielart ist nicht quotiert, eine analytische Bestandsberechnung wird nicht vorgenommen. Dieses Segment wird aufgrund der niedrigen Fänge (< 50 t) im Folgenden nicht weiter berücksichtigt.

### *Baumkurrenfahrzeuge 10 – 12 m (TBB VL1012)*

Die Baumkurrenfahrzeuge dieses Segments befischten fast ausschließlich die Nordseegarnele (28 t). Diese Zielart ist nicht quotiert, eine analytische Bestandsberechnung wird nicht vorgenommen. Dieses Segment wird aufgrund der niedrigen Fänge (< 50 t) im Folgenden nicht weiter berücksichtigt.

### *Baumkurrenfahrzeuge 12 – 18 m (TBB VL1218)*

Die Baumkurrenfahrzeuge dieses Segments befischten fast ausschließlich die Nordseegarnele (4 544 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 (4 386 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 (129 t), Nordseegarnele (119 t) und Seezunge (45 t). Die Scholle weist die volle Reproduktionskapazität auf und die fischereiliche Sterblichkeit  $F_C$  lag 2021 unterhalb von  $F_{MSY}$ , während bei Seezunge die Laicherbestandsbiomasse unterhalb von  $MSY_{Btrigger}$  und  $F_C$  oberhalb von  $F_{MSY}$  lagen. 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 (87 t), Seezunge (79 t) und Schellfisch (36 t). Scholle und Schellfisch weisen die volle Reproduktionskapazität auf, und die fischereiliche Sterblichkeit lag 2021 bei beiden Beständen unterhalb von  $F_{MSY}$ , während bei Seezunge die SSB unterhalb von  $MSY_{Btrigger}$  lag und  $F_C$  oberhalb von  $F_{MSY}$ .

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

Die Fahrzeuge dieses Segments befischten hauptsächlich Sprotte in der Ostsee (117 t), Flunder (westlich von Bornholm und südwestliche Ostsee: 61 t) und Ostseescholle (32 t). Die Ostseesprotte weist die volle Reproduktionskapazität auf, die SSB bei der Ostseescholle (ple.27.24-32) liegt oberhalb von  $MSY_{Btrigger proxy}$ , und für den Flunderbestand westlich von Bornholm und in der südwestlichen zentralen Ostsee liegt kein vom ICES akzeptiertes Assessment vor, so dass dessen Status in Bezug zu Referenzpunkten nicht angegeben werden. Die fischereiliche Sterblichkeit lag bei der Sprotte oberhalb von  $F_{MSY}$  und bei der Scholle unterhalb von  $F_{MSY proxy}$ .

### *Schleppnetzfahrzeuge 12 – 18 m (DTS VL1218), demersal*

Die Fahrzeuge dieses Segments befischten in der Ostsee hauptsächlich Sprotte (615 t), Scholle (Kattegat, Beltsee und Öresund: 170 t), und Flunder (westlich von Bornholm und südwestliche Ostsee: 82 t). Die Ostseesprotte und der Schollenbestand (Kattegat, Beltsee und Öresund) besitzen die volle Reproduktionskapazität, Sprotte wurde mit  $F_C$  über  $F_{MSY}$  und die Scholle mit  $F_C$  unterhalb von  $F_{MSY}$  befischt. Für den Flunderbestand westlich von Bornholm und in der südwestlichen zentralen Ostsee liegt kein vom ICES akzeptiertes Assessment vor, so dass deren Status in Bezug zu Referenzpunkten nicht angegeben werden kann.

### *Schleppnetzfahrzeuge 18 – 24 m (DTS VL1824), demersal*

Die Fahrzeuge dieses Segments befischten in der Nordsee hauptsächlich Scholle (310 t) und Kaisergranat (FU 33: 209 t, FU 5: 143 t). In der Ostsee, dem Kattegat und Skagerrak wurde vor allem Seezunge (westliche Ostsee, Kattegat, Skagerrak: 179 t) und Flunder (westlich von Bornholm und in der südwestlichen zentralen Ostsee: 137 t) gefangen. Die Schollen und die

Seezunge weisen die volle Reproduktionskapazität auf und wurden 2021 mit einer fischereilichen Sterblichkeit  $F_C$  von unter  $F_{MSY}$  befischt. Sowohl bei der Flunder als auch bei den beiden Kaisergranateinheiten 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 (4 074 t), Kabeljau (706 t), Schellfisch (516 t), Seehecht (382 t), Scholle (358 t), Pollack (185 t), und Kaisergranat FU 33 (124 t). In der Ostsee wurde vor allem Sprotte (710 t) gefangen. Von den hauptsächlich befischten Beständen weisen vier die volle Reproduktionskapazität auf (Scholle Nordsee und Skagerrak, Schellfisch Nordsee, Sprotte Ostsee und Seehecht nördlicher Bestand).

Beim Kabeljau in der Nordsee liegt die SSB unterhalb von  $B_{lim}$ , während beim Seelachs in der Nordsee die SSB unter  $MSY_{Btrigger}$  liegt. Beim Nordseepollack und Kaisergranat FU 33 ist eine Klassifizierung in Bezug auf die Reproduktionskapazität vom ICES nicht verfügbar.

Der Kabeljaubestand in der Nordsee befindet sich derzeit in einem schlechten Zustand. Die SSB hat seit 2016 abgenommen und liegt seit 2019 unterhalb von  $B_{lim}$  (verminderte Reproduktionskapazität), allerdings hat die fischereiliche Sterblichkeit weiter abgenommen und lag 2021 mit  $F_C = 0.26$  erstmalig unterhalb von  $F_{MSY}$  (0.28).

Die fischereiliche Sterblichkeit  $F_C$  war bei der Scholle und dem Schellfisch in der Nordsee und beim nördlichen Seehechtbestand niedriger als  $F_{MSY}$ , während bei der Ostseesprotte und dem Seelachs in der Nordsee  $F_C$  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 Nordsee hauptsächlich Seelachs (163 t). In der Barentssee und Norwegensee befischten sie hauptsächlich nordostarktischen Kabeljau (7 138 t), Rotbarsch (*S. mentella* 1 166 t), Seelachs (474 t) und Schellfisch (269 t). In Westgrönland im NAFO-Gebiet wurden insgesamt 1 656 t Schwarzer Heilbutt gefangen. Im ICES-Untergebiet 14 auf dem ostgrönländischen Schelf und westlich von Island wurden vor allem Schwarzer Heilbutt (4 441 t), Rotbarsch (525 t *Sebastes mentella* und 696 t *S. norvegicus*) und Kabeljau (cod.21271f14: 1 969 t) gefangen. Von den befischten Beständen weisen sechs die volle Reproduktionskapazität auf (Seelachs, Schellfisch und Rotbarsch *S. mentella*, Schwarzer Heilbutt, Kabeljau und Rotbarsch *S. norvegicus* vor Ostgrönland/Island). Beim nordostarktischen Kabeljau gibt es keine aktuelle ICES-Bestandseinschätzung, aber es ist zu erwarten, dass dieser Bestand derzeit die volle Reproduktionskapazität aufweist. Für den Schwarzen Heilbutt vor Westgrönland und Rotbarsch *S. mentella* am Grönlandschelf ist eine Klassifizierung in Bezug auf die Reproduktionskapazität beim ICES nicht erhältlich. Beim Nordseeseelachs befindet sich die SSB unterhalb von  $MSY_{Btrigger}$ .



Die fischereiliche Sterblichkeit  $F_C$  lag beim Schwarzen Heilbutt auf dem ostgrönländischen Schelf und westlich von Island unterhalb von  $F_{MSY}$ , während beim Rotbarsch *S. norvegicus* vor Ostgrönland/Island, beim Kabeljau vor Ost- und Südwestgrönland, beim nordostarktischen Schellfisch und Rotbarsch und beim Seelachs in der Nordsee über  $F_{MSY}$  lag. Beim Seelachs in der Nordostarktis ist  $F_{MSY}$  nicht definiert und beim Schwarzen Heilbutt vor Westgrönland und beim Rotbarsch (*S. mentella*) auf dem südöstlichen Grönlandschelf ist der Bewirtschaftungszustand unklar.

#### *Schleppnetzfahrzeuge 12 - 18 m (TM VL1218), pelagisch*

In diesem Segment war 2022 kein Fahrzeug aktiv.

#### *Schleppnetzfahrzeuge 18 - 24 m (TM VL1824), pelagisch*

In diesem Segment war 2022 kein Fahrzeug aktiv.

#### *Schleppnetzfahrzeuge 24 - 40 m (TM VL2440), pelagisch*

In diesem Segment war 2022 kein Fahrzeug aktiv.

#### *Schleppnetzfahrzeuge > 40 m (TM VL40XX), pelagisch*

Die Fahrzeuge dieses Segments fingen in der Nordsee hauptsächlich Hering (46 260 t) und Sprotte (2 366 t). In der Ostsee wurden 13 250 t Sprotte und in der östlichen Ostsee 202 t Hering gefangen. Bei den weit verbreiteten Arten wurden im Nordostatlantik 21 851 t Blauer Wittling, 14 591 t Makrele, 5 379 t Atlanto-skandischer Hering, 4 264 t Holzmakrele und 728 t Goldlachs (*Argentina silus*) gefangen. Es wurden weiterhin noch 592 t pelagischer Rotbarsch *S. mentella* in der Norwegensee und 502 t Eberfische (*Capros* spp.) gefangen. Im zentralen östlichen Atlantik (CECAF-Gebiet) wurden 5 102 t Thunmakrele (*Scomber colias*), 3 450 t Sardine und 646 t Holzmakrele gefangen.

Von den 14 hier aufgeführten Beständen weisen 7 Bestände die volle Reproduktionskapazität auf (Atlanto-skandischer Hering, Sprotte Ostsee, Hering Nordsee, Blauer Wittling und Makrele Nordostatlantik, nordostarktischer Rotbarsch *S. mentella*, Goldlachs (Färöer und westlich von Schottland), bei 7 Beständen ist eine Klassifizierung diesbezüglich nicht verfügbar oder veraltet (Sardine, Thunmakrele und Holzmakrele im zentralen östlichen Atlantik, ). Beim Hering in der östlichen Ostsee befindet sich die Laicherbestandsbiomasse (SSB) unterhalb von  $MSY B_{trigger}$ , während bei der Holzmakrele im Nordostatlantik SSB unterhalb von  $B_{lim}$  liegt. Bei der Nordseesprotte lag die SSB unterhalb von  $MSY B_{escapement}$ . Für kurzlebige Arten wie Sprotte und Sandaal in der Nordsee, die über eine Entkommensstrategie (*escapement strategy*) bewirtschaftet werden, ist  $F$  nicht informativ und  $F_{MSY}$  ist daher nicht definiert. Die fischereiliche Sterblichkeit  $F_C$  war beim Nordseehering und beim Goldlachs niedriger als  $F_{MSY}$ , während beim Atlanto-skandischen Hering, dem Hering in der östlichen Ostsee, der Sprotte

in der Ostsee, beim Blauen Wittling und der Makrele die fischereiliche Sterblichkeit über  $F_{MSY}$  lag.

### iii. Entwicklung der Flotte

Die deutsche Flotte verkleinerte sich im Berichtsjahr um 45 Fahrzeuge (- 3,49 %). Die Gesamtkapazität bei der Tonnage verringerte sich um 3.395 GT (- 5,82 %) sowie bei der Motorleistung um 3.772 kW (- 2,88 %).

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

## **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 Tiefseebestände wurde im Jahre 2022 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 2022 fielen lediglich Fänge von Roter Tiefseekrabbe (KEF) in diese Kategorie.

### ii. Auswirkungen von Fischereiaufwandsbeschränkungen auf die Fangkapazität

Aufgrund der Aufhebung der Verordnungen (EG) 676/2007 und 1342/2008 durch die VO (EU) 2018/973 vom 04. Juli 2018 gibt es für deutsche Fischereifahrzeuge keine kW-Tageregelungen in der Nordsee und angrenzenden Gebieten mehr.

Die Gesamtfangkapazität gemessen in Bruttoreaumzahl und Kilowatt aller Fischereifahrzeuge der Union, für die ein Mitgliedstaat eine Fangenehmigung für gezielte Fischerei erteilt hat, durfte zu keinem Zeitpunkt die Gesamtfangkapazität derjenigen Fischereifahrzeuge des betreffenden Mitgliedstaats in den Jahren 2009-2011 übersteigen – je nachdem, in welchem Jahr der Wert höher ausfiel.

Die sich hieraus für Deutschland errechnete Gesamtfangkapazität hat im Rahmen des Kapazitätsmanagements zu keinen wesentlichen Beschränkungen für die deutsche Flotte geführt.



## 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:	71.114 GT	167.078 kW
Flottenstand zum 1. Januar 2003:	71.117 GT	167.177 kW
gesamte deutsche Fangkapazität 31.12.2022:	70.176 GT	164.971 kW

Kapazitätsabgänge (mit öffentlichen Mitteln geförderte Flottenabgänge) in 2022: **425 GT und 1.465 kW**

## 1.D. Flottenmanagement

### i. Bewertung des Flottenmanagementsystems (Schwächen, Stärken)

Die derzeitige Flottenstruktur ist annähernd identisch geblieben. Der Rückgang von 45 Fischereifahrzeugen im Jahr 2022 geht vor allem auf die Gruppe der Stellnetzfahrzeuge <12 m (PG VL0008, PG VL0812) zurück.

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 oder 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 2022 wurden in Deutschland Fangkapazitäten in Höhe von 425 GT und 1.465 kW mit öffentlichen Mitteln abgewrackt. Diese Kapazitäten stehen der deutschen Fischereiflotte nicht mehr zur Verfügung und werden somit vom Referenzwert gem. Anhang II der VO (EG) 1380/2013 in Abzug gebracht.

Die Flottenstruktur insgesamt wurde in ihrer Heterogenität und Vielfalt, die sich in den einzelnen Segmenten ausdrückt, erhalten. Dies wurde seitens des Flottenmanagements auch

ausdrücklich gefördert und zeigt sich beispielsweise darin, dass bei der Verteilung der Fangmöglichkeiten ein besonderes Augenmerk auf die Erhaltung der kleinen Küstenfischerei gelegt wurde.

Ein weiteres Charakteristikum der deutschen Flotte ist der relativ hohe Anteil an kleineren Fahrzeugen. In diesen Betrieben 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 Dorsch und Plattfischen vor der Küste dienen (passive oder aktive Fischerei).

Anlässlich der drastischen Quotenreduzierungen in der Ostsee für Brotfische wie Dorsch und Hering hat Deutschland im Jahre 2022 eine Möglichkeit für Betriebe mit mehreren Fahrzeugen geschaffen, sich von einzelnen Fahrzeugen zu trennen, ohne die auf diesen Fahrzeugen liegenden Quoten zu verlieren. Diese würden ansonsten an den Staat zur Umverteilung an alle Fischereiteilnehmer zurückfallen. Damit wurde es Betrieben ermöglicht, sich angesichts der Krise zu reorganisieren und wirtschaftlich besser aufzustellen.

Weiterhin ist das Flottenmanagement dadurch gekennzeichnet, dass in Deutschland auch weiterhin die traditionelle familiär verankerte Nebenerwerbsfischerei ihre Bedeutung behalten soll - nicht zuletzt auch aus touristischen Gründen, um einem Veröden der Häfen entgegenzuwirken. Auch diese Art der Fischerei hat sich ihre historischen Fangrechte erworben, die gemäß dem geltenden deutschen Seefischereigesetz bei der Verteilung der Fangmöglichkeiten zu berücksichtigen sind. Hierbei ist herauszustellen, dass es sich im Nebenerwerb nominell um sehr geringe Fanganteile handelt, die aber bewusst erhalten werden sollen.

Die Auswirkungen der Aggressionen Russlands gegen die Ukraine hat die Fischereiwirtschaft im Jahr 2022 stark beeinflusst, da die Betriebskosten der Fischereibetriebe deutlich gestiegen sind. Es wurden für deutsche Fischereibetriebe Unterstützungsleistungen ermöglicht.

## ii. Pläne zur Verbesserung des Flottenmanagementsystems

Betrachtet man die Entwicklung der deutschen Flotte, so zeigt sich ein starker Rückgang der Anzahl an Fahrzeugen und eine damit verbundene Abnahme der Fangkapazitäten von 2.315 Fahrzeugen im Jahre 2000 auf 1.184 Fahrzeuge im Jahre 2022. Um die Fangkapazitäten an die Fangmöglichkeiten anzupassen, wurden in diesem Zeitraum in der Ostsee endgültige Stilllegungen gefördert.

Dabei wurde auch seitens der Politik großer Wert daraufgelegt, dass im Falle der positiven Entwicklung wichtiger Bestände eine effiziente Bewirtschaftung stattfinden kann. Die bestehenden Mechanismen seitens des Flottenmanagements werden zurzeit als ausreichend angesehen.

Zukünftig soll weiter intensiv an der Entwicklung und Verbesserung der neuen deutschen Flottendatenbank gearbeitet werden.

### iii. Informationen zum allgemeinen Stand der Erfüllung von Flottenpolitikinstrumenten

Zunächst ist festzuhalten, dass Deutschland bei etwa 5% der Fanganteile und rund 2% Flottenanteilen innerhalb der Europäischen Union 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 2021, da die Werte zu der fischereilichen Sterblichkeit  $F$  für 2022 zur Zeit der Berechnung und der Erstellung dieses Berichts nicht zur Verfügung standen. Die in diesem Zusammenhang angesprochenen Fänge beziehen sich ebenfalls auf das Jahr 2021; bei Ausnahmen werden diese als solche bezeichnet.

Im Vergleich zu den deutschen Flottenberichten in der Vergangenheit kommt es in dem diesjährigen Bericht zu einer Umstellung der Segmentierung. Gemäß Kommissions-Beschluss 2021/1167 hat sich die Segmentierung mit dem Jahr 2021 leicht geändert. In Anlehnung an die Logbuchpflicht wurde die Grenze der Längenklassen für die Ostsee von 10m auf 8m verschoben. Darüber hinaus wurde gemäß Durchführungsbeschluss (EU) 2022/39 der Kommission für die passive Fischerei mit Fahrzeugen unter 12m 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 wird ab 2021 begonnen für PG VL0008L.
- PG VL1012 wird fortgeführt mit den Daten von PG VL0812A. Eine neue Tabelle wird ab 2021 begonnen für PG VL0812L.

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

PG VL0008A	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tech	0.35	0.33	0.25	0.36	0.36	0.42	0.46	0.45	0.42	0.36	0.00
SAR	1	2	1	1	2	1	1	2	2	1	
SHI	2.63	2.53	2.64	2.56	2.60	2.12	2.36	2.28	1.96	1.34	
CR/BER	0.82	0.44	1.36	1.00	1.23	1.14	0.45	0.13	0.06	-3.28	
RoFTA	-11.4	-27.8	18.9	0.26	12.4	7.3	-32.2	-60.0	-59.3	-	351.1
Anzahl Fahrzeuge	809	783	768	743	729	691	666	650	631	617	66
GT	1615	1544	1521	1516	1527	1398	1317	1311	1271	1238	102
kW	17175	16832	17000	16993	17202	16268	15361	15477	15227	15143	1592
Anzahl Fz Log*	144	132	130	129	135	116	107	106	100	98	0
GT Log*	721	659	656	672	721	616	560	565	541	527	0
kW Log*	7.263	6.818	6.722	6.779	7.407	6.420	5.893	5.854	5.346	5.471	0

Log\* = logbuchpflichtige Fahrzeuge

### a) Technischer Indikator

Da die Fahrzeuge dieses Segmentes nicht der Logbuchscheinpflicht unterliegen, entfällt die Berechnung des technischen Indikators. Für diese Fahrzeuge liegen keine 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 in der westlichen Ostsee, Hering und Dorsch, für die ein Assessment des Bestandes vorliegt. Beim Hering und bei der Scholle lag die fischereiliche Sterblichkeit  $F_C$  2021 unterhalb von  $F_{MSY}$ , während  $F_C$  2021 beim Dorsch in der westlichen Ostsee deutlich über  $F_{MSY}$  lag. Durch die Abnahme der fischereilichen Sterblichkeit bei zwei der wichtigsten Bestände und einer gleichzeitigen Abnahme der Gesamtfänge von Dorsch in der westlichen Ostsee kam es insgesamt zu einem erneut gesunkenen SHI-Wert von 1.34 in 2021 im Vergleich zu dem Wert von 1.96 in 2020 und 2.28 in 2019. Generell zeigt ein SHI-Wert  $>1$  an, dass dieses Flottensegment im Durchschnitt ökonomisch abhängig ist von Beständen, deren fischereiliche Sterblichkeit derzeit über der fi-



schereilichen Sterblichkeit liegt, die den höchstmöglichen Dauerertrag liefert ( $F_c > F_{MSY}$ ). 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 13%, also  $< 40\%$  und fließt daher nicht in die Bewertung ein.

#### *Stocks-at-Risk (SAR)*

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2021 ein Bestand als SAR eingestuft. Hierbei handelt es sich um den europäischen Aal, der beim IUCN (International Union for Conservation of Nature) als „critically endangered“ eingestuft wird. Es wurden 27 t Aal von diesem Segment gefangen, was allerdings weniger als 10% der EU-Gesamtfänge dieses Bestandes ausmacht, so dass eine Einordnung als SAR für dieses Segment als fraglich erscheint.

#### c) Ökonomische Indikatoren

Im Jahr 2021 sanken sowohl CR/BER als auch RoFTA sehr stark ab. Damit sind die ökonomischen Indikatoren dieses Flottensegments im Jahr 2021 weiter sehr niedrig und deuten bei kurzfristiger Betrachtung 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).

## Passives Fanggerät < 8 m (PG VL0008L)

<b>PG VL0008L</b>	2021	2022
Tech	0	0
SAR	1	
SHI	1.23	
CR/BER	0.02	
RoFTA	-56.4	
Anzahl Fahrzeuge		451
GT		608
kW		8.230
Anzahl Fz Log*		0
GT Log*		0
kW Log*		0

Log\* = logbuchpflichtige Fahrzeuge

### a) Technischer Indikator

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

Inaktiver Indikator:

Im Segment PG VL0008L waren insgesamt 291 Fahrzeuge inaktiv, konnten also keine Anlandungen vorweisen. Dies ergibt eine Tonnage von 386 GT und eine Motorleistung von 4.046 kW.

### b) Biologische Indikatoren

#### *Sustainable Harvest Indicator (SHI)*

Die Fahrzeuge dieses Segments fischten vor allem auf Scholle in der westlichen Ostsee, Hering und Dorsch, für die ein Assessment des Bestandes vorliegt. Beim Hering und bei der Scholle lag die fischereiliche Sterblichkeit  $F_C$  2021 unterhalb von  $F_{MSY}$ , während  $F_C$  2021 beim Dorsch in der westlichen Ostsee deutlich über  $F_{MSY}$  lag. Durch die relative niedrige fischereiliche Sterblichkeit bei zwei der wichtigsten Bestände kam es trotz der hohen fischereilichen Sterblichkeit beim Dorsch insgesamt zu einem relativ niedrigen SHI-Wert von 1.23 in 2021. Da der Anteil vom Wert der Anlandungen eines Segments, der zur Berechnung dieses Indikators genutzt werden kann, bei 23% 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 2021 ein Bestand als SAR eingestuft. Hierbei handelt es sich um Hering in der westlichen Ostsee, bei dem die SSB unterhalb von  $B_{lim}$  liegt und in diesem Segment 10% der Gesamtanlandungen von diesem Bestand kommt.

### c) Ökonomische Indikatoren

Im Jahr 2021 zeigten sowohl CR/BER als auch RoFTA eine hoch unprofitable Situation an. Damit sind die ökonomischen Indikatoren dieses Flottensegments im Jahr 2021 weiter sehr niedrig und deuten bei kurzfristiger Betrachtung 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).

### Passives Fanggerät 08 - 12 m (PG VL0812A, ehemals PG VL1012)

PG VL0812A	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tech	0.56	0.51	0.41	0.44	0.43	0.56	0.54	0.55	0.53	0.54	0.55
SAR	1	2	1	1	2	1	2	2	2	1	
SHI	2.52	2.28	2.37	2.44	2.49	2.12	2.16	2.13	1.91	1.04	
CR/BER	0.56	0.48	0.12	0.42	0.61	0.04	-0.15	0.16	-0.12	0.28	
RoFTA	-20.8	-24.0	-42.8	-28.4	-23.5	-79.2	-70.3	-51.1	-67.5	-38.5	
Anzahl Fahrzeuge	68	66	67	64	58	58	50	49	45	45	50
GT	750	717	723	695	646	668	579	577	549	532	462
kW	5.948	5.692	5.847	5.570	5.199	5.301	4.751	4.722	4369	4323	4267

### a) Technischer Indikator

Das Segment der Stellnetzfahrzeuge „active“ mit einer Länge von 08 - 12 Metern wurde im Jahr 2022 neu berechnet und enthält nun auch Fahrzeuge ab einer Gesamtlänge von 8 Metern. Eine Vergleichbarkeit gegenüber den Vorjahren ist nicht eindeutig. Es ergibt sich jedoch ein ähnlicher Wert wie schon in den Jahren 2017-2021 (+0.01 Punkte gegenüber 2021).

Inaktiver Indikator:

Die inaktiven Fahrzeuge des Segmentes VL0812 PG wurden dem Segment VL0812PGL zugeordnet.

#### b) Biologische Indikatoren

##### *Sustainable Harvest Indicator (SHI)*

Die Fahrzeuge dieses Segments fischten vor allem auf Hering und Dorsch in der westlichen Ostsee, für die ein Assessment des Bestandes vorliegt, sowie auf Scholle (Kattegat, Beltsee, Öresund). Beim Hering und der Scholle lag die fischereiliche Sterblichkeit  $F_C$  2021 unterhalb von  $F_{MSY}$ , während  $F_C$  2021 beim Dorsch in der westlichen Ostsee deutlich über  $F_{MSY}$  lag. Durch die Abnahme der fischereilichen Sterblichkeit bei zwei der wichtigsten Bestände und der gleichzeitigen Abnahme der Dorschfänge kam es insgesamt zu einem erneut gesunkenen SHI-Wert von 1.04 in 2021 im Vergleich zu dem Wert von 1.91 in 2020.

##### *Stocks-at-Risk (SAR)*

Für dieses Segment wurden für das Jahr 2020 ein Bestand als SAR eingestuft. Hierbei handelt es sich um Hering in der westlichen Ostsee, bei dem die SSB unterhalb von  $B_{lim}$  liegt und in diesem Segment mehr als 10% der Gesamtanlandungen von diesem Bestand kommt.

#### c) Ökonomische Indikatoren

Im Jahr 2021 verbesserten sich sowohl CR/BER als auch RoFTA für dieses Flottensegment leicht, blieben aber weiter deutlich unter 0 (CR/BER) bzw. 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).

## Passives Fanggerät 08 - 12 m (PG VL0812L)

PG VL0812L	2021	2022
Tech		0.35
SAR	1	
SHI	0.63	
CR/BER	0.02	
RoFTA	-44.3	
Anzahl Fahrzeuge		84
GT		584
kW		5430

### a) Technischer Indikator

#### Inaktiver Indikator:

Im Segment PG VL0812L waren insgesamt 52 Fahrzeuge inaktiv, konnten also keine Anlandungen vorweisen. Dies ergibt eine Tonnage von 323 GT und eine Motorleistung von 2.642 kW.

### b) Biologische Indikatoren

#### *Sustainable Harvest Indicator (SHI)*

Die Fahrzeuge dieses Segments fischten vor allem auf Hering und Dorsch in der westlichen Ostsee, für die ein Assessment des Bestandes vorliegt, sowie auf Scholle (Kattegat, Beltsee, Öresund). Beim Hering, dem mit Abstand wichtigsten Bestand für dieses Segment, lag die fischereiliche Sterblichkeit  $F_C$  2021 deutlich unterhalb von  $F_{MSY}$ , was zu einem sehr niedrigen SHI-Wert von 0.63 in 2021 führt.

#### *Stocks-at-Risk (SAR)*

Für dieses Segment wurden für das Jahr 2021 ein Bestand als SAR eingestuft. Hierbei handelt es sich um Hering in der westlichen Ostsee, bei dem die SSB unterhalb von  $B_{lim}$  liegt und in diesem Segment mehr als 10% der Gesamtanlandungen von diesem Bestand kommt.

### c) Ökonomische Indikatoren

Im Jahr 2021 lag CR/BER nahe Null und RoFTA bei -44.3. Damit sind die ökonomischen Indikatoren dieses Flottensegments im Jahr 2021 sehr niedrig und deuten bei kurzfristiger Betrachtung auf eine Überkapazität hin. Einige Fahrzeuge dieses Segments werden explizit nicht in erster Linie nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten betrieben, sondern in der Hobby-

fischerei 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)

<b>DFN VL1218</b>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tech	0.72	0.44	0.57	0.48	0.58	0.40	0.47	0.43	0.34	0.29	0.42
SAR	3	3	1	1	1	1	2	3	2	2	
SHI	1.97	1.84	1.63	1.71	1.79	1.84	1.97	1.74	1.18	0.85	
CR/BER	7.54	3.85	1.85	-1.51	6.65	4.46	0.36	9.19	2.31	-1.98	
RoFTA	178.9	98.4	36.8	-96.9	176.3	107.9	-18.4	197.2	57.1	-136.8	
Anzahl Fahrzeuge	7	11	9	5	5	7	5	4	5	5	5
GT	147	272	220	121	132	193	150	124	152	131	119
kW	842	1.592	1.182	1.182	821	969	690	590	809	854	690

a) Technischer Indikator

Für die Ermittlung des technischen Indikators im Segment DFN VL1218 konnten im Jahr 2022 wiederum nur 5 Fischereifahrzeuge herangezogen werden, so dass die Aussagekraft eher gering sein sollte. Der Wert von 0.42 hat sich gegenüber dem Vorjahr um 0.13 Punkte verbessert. Dennoch haben Fahrzeuge dieser Gruppe eher sehr wenige Seetage zu verzeichnen, was sich im Ergebnis des schlechten Indikatorwertes darstellt.

Inaktiver Indikator:

Im Segment DFN VL1218 waren 2 Fahrzeuge inaktiv, konnte also keine Anlandungen im Jahr 2022 vorweisen.

b) Biologische Indikatoren

### *Sustainable Harvest Indicator (SHI)*

Die Fahrzeuge dieses Segments fischten vor allem auf Kabeljau, Seezunge und Scholle in der Nordsee und Hering in der westlichen Ostsee, und zusätzlich Seezunge in der westlichen Ostsee, Skagerrak und Kattegat. Von den genannten Beständen lag  $F_C$  beim Hering, bei der Scholle und dem Kabeljau und bei der Seezunge (Skagerrak und Kattegat, Westliche Ostsee) unterhalb von  $F_{MSY}$ , so dass es insgesamt zu einem niedrigeren SHI-Wert von 0.85 in 2021 im Vergleich zu 1.18 in 2020 kam.

### *Stocks-at-Risk (SAR)*

Für dieses Segment wurden für das Jahr 2021 zwei Bestände als SAR eingestuft. Hierbei handelt es sich um den Kabeljau und die Seezunge in der Nordsee, bei denen die SSB unterhalb von  $B_{lim}$  lag und in diesem Segment jeweils mehr als 10% der Gesamtanlandungen von diesen Beständen kommen. Laut der aktuellsten Bestandseinschätzung lag die SSB bei der Seezunge in der Nordsee zu Jahresbeginn 2021 wieder oberhalb von  $B_{lim}$ , so dass die Einschätzung der Seezunge in der Nordsee als SAR für dieses Segment als kritisch anzusehen ist.

### c) Ökonomische Indikatoren

Aus Datenschutzgründen können für 2021 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 deutlich unter 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 werden zwei SAR-Bestände befischt. Die ökonomischen Indikatoren deuten 2021 auf ein Ungleichgewicht hin. Die Anzahl der Fahrzeuge in diesem Segment hat sich seit 2013 halbiert (von 11 auf 5).

### **Treibnetz- oder Stellnetzfisher 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)

<b>DFN VL2440</b>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tech	0.66	0.85	0.64	0.81	0.75	0.83	0.88	0.77	0.54	0.92	0.89
SAR	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	
SHI	1.5	1.2	1.17	1.07	1.19	1.34	1.58	1.19	0.7	0.72	
CR/BER	-0.22	0.37	0.13	0.77	0.70	1.85	6.78	-0.28	0.24	-1.98	
RoFTA				-12.6	-19.8	23.9	168.0	-83.7	48.1	-	
	-91.7	-50.8	-53.2							136.8	
Anzahl Fahrzeuge	5	5	5	4	4	5	5	5	5	2	4
GT	877	877	877	729	729	877	877	877	877	461	708
kW	1.897	1.897	1.897	1.475	1.475	1.897	1.897	1.897	1897	853	1515

### a) Technischer Indikator

Der Wert von 0.89 hat nur eine geringe Aussagekraft, da in diesem Segment lediglich 4 Fahrzeuge aktiv gewesen sind. Das Indikatorergebnis von 0.89 und die verhältnismäßig hohe Anzahl von 213 Seetage deuten jedoch auf eine gewisse Homogenität hin.

#### Inaktiver Indikator:

Im Segment DFN VL2440 waren 2 Fahrzeuge inaktiv, konnte also keine Anlandungen im Jahr 2022 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 größtenteils auf zwei Bestände des Seeteufels im Nordostatlantik (anf.27.3a46, mon.27.78abd) und Steinbutt in der Nordsee. Bei Steinbutt in der Nordsee lag die fischereiliche Sterblichkeit  $F_C$  unterhalb von  $F_{MSY}$ . Da zusätzlich für einen der beiden Seeteufelbestände (mon.27.78abd) eine Bestandsabschätzung beim ICES vorliegt und bei diesem  $F_C$  unter  $F_{MSY}$  lag und außerdem die  $F_C$  2021 gegenüber 2020 abgenommen hat, ergibt sich ein weiterhin niedriger SHI-Wert von 0.72.

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 etwa 25%, also < 40%, und fließt daher nicht in die Bewertung ein.



### *Stocks-at-Risk (SAR)*

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2021 kein Bestand als SAR eingestuft.

#### c) Ökonomische Indikatoren

Beide ökonomischen Indikatoren haben sich sehr stark verschlechtert, CR/BER und RoFTA liegen weiterhin in einem Bereich, der auf eine negative Profitabilität hinweist, so dass bei kurzfristiger Betrachtung ein Indiz für eine Überkapazität erkennbar ist. 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

Für dieses Segment kann **keine eindeutige Bewertung** vorgenommen werden. Der technische Indikator hat keine Aussagekraft, 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, lagen jedoch 2021 in einem Bereich der negativen Profitabilität.

#### **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. Da dieses Fahrzeug zu fast 100% vom Hering in der westlichen Ostsee abhängig ist, der sich im schlechten Bestandszustand befindet (s. TM VL1218), ist dieses Segment zurzeit im **Ungleichgewicht**.

#### **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)

<b>TBB VL1012</b>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tech	0.48	0.64	0.48	0.76	0.79	0.54	0.88	0.85	0.92	0.88	0.47
SAR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
SHI	1.31	1.47	1.03	1.06	0.88	0.95	k.A.	k.A.	1.32	k.A.	
CR/BER	3.19	3.31	1.08	0.13	1.28	0.98	1.43	-0.07	1.15	0.66	
RoFTA	124.0	133.1	6.6	-67.5	9.26	-3.8	32.1	-67.7	5.47	-18.0	
Anzahl Fahrzeuge	5	5	5	5	5	7	5	4	4	4	6
GT	63	63	63	63	63	78	63	53	53	53	57
kW	515	515	515	515	515	676	515	424	424	424	501

### c) Technischer Indikator

Der für das Jahr 2022 berechnete Wert von 0.47 hat sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich verschlechtert. Die Gruppe der Baumkurrenfahrzeuge VL 10-12m bestand im Berichtsjahr nur aus 6 aktiven Fischereifahrzeugen, welche zum großen Teil auch nur sehr wenige Seetage vorzuweisen hatten. Dies führte zu diesem schlechten Ergebnis.

Inaktiver Indikator:

Im Segment TBB VL1012 waren 11 Fahrzeuge (bezogen auf den Flottenstand zum 31.12.2022) inaktiv, konnten also keine Fangaktivität vorweisen. Dies entspricht einer Kapazität von 40 GT und 456 kW.

### b) Biologische Indikatoren

#### *Sustainable Harvest Indicator (SHI)*

Die Fischereifahrzeuge dieses Segments fischten annähernd zu 100% auf die Nordseegarnele, für die es keine Bestandsabschätzung gibt, so dass kein SHI-Wert für 2021 berechnet wurde.

#### *Stocks-at-Risk (SAR)*

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2021 wie schon in den Vorjahren kein Bestand als SAR eingestuft.

### c) Ökonomische Indikatoren

Beide ökonomische Indikatoren haben sich 2021 im Vergleich zum Vorjahr deutlich verschlechtert, liefern aber insgesamt keinen Hinweis auf Überkapazität. Bei der ausgeübten Fischerei sind derartige Schwankungen 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 sich das Segment im Gleichgewicht befindet.

d) Gesamtbetrachtung

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Gleichgewicht**. Der technische Indikator liegt in einem sehr guten 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 nicht auf Überkapazität hin.

Baumkurrenfahrzeuge 12 – 18 m (TBB VL1218)

<b>TBB VL1218</b>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tech	0.60	0.56	0.60	0.60	0.58	0.54	0.67	0.67	0.57	0.60	0.62
SAR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
SHI	3.48	3.22	3.06	2.23	2.80	k.A.	1.18	1.53	1.24	k.A.	
CR/BER	2.74	2.57	1.79	1.50	1.91	1.45	2.25	0.14	0.89	0.98	
RoFTA	87.7	92.9	45.1	35.0	56.2	45.5	75.4	-46.7	-6.7	1.6	
Anzahl Fahrzeuge	118	120	117	112	111	108	109	105	100	97	89
GT	3.597	3.663	3.627	3.457	3.479	3.451	3.472	3.346	3.227	3.160	2.899
kW	22.678	22.962	22.651	21.597	21.671	21.234	21.510	20.770	19.946	19.487	17.903

a) Technischer Indikator

Für die Berechnung des Indikatorwertes im Jahr 2022 wurden 89 Fischereifahrzeuge herangezogen. Der Wert von 0.62 hat sich im Vergleich zum Vorjahresergebnis geringfügig verbessert (+0.02 Punkte).

Inaktiver Indikator:

Im Segment TBB VL1218 waren 11 Fahrzeuge inaktiv, konnten also keine Anlandungen im Jahr 2022 vorweisen. Dies entspricht einer Fangkapazität von 316 GT und 1.984 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 dass kein SHI-Wert für 2021 berechnet wurde.

*Stocks-at-Risk (SAR)*

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2021 wie schon in den Vorjahren kein Bestand als SAR eingestuft.

c) Ökonomische Indikatoren

Seit mehreren Jahren deuten CR/BER und RoFTA darauf hin, dass sich dieses Flottensegment im Gleichgewicht befindet. 2019 waren die Zahlen stark eingebrochen, haben sich jedoch 2020 wieder verbessert. Für 2021 weisen sie eine profitable Fischerei aus. Bei der ausgeübten Fischerei sind derartige Schwankungen allerdings nicht ungewöhnlich.

d) Gesamtbetrachtung

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Gleichgewicht**. Der technische Indikator liegt bei 0.6, der biologische Indikator SHI kann nicht herangezogen werden, kein SAR-Bestand wird befischt. Die ökonomischen Indikatoren sind kurzfristig stark geprägt von widrigen Markteinflüssen, so dass temporär schwächere Phasen bei der Gesamtbeurteilung nur marginal berücksichtigt werden.

Baumkurrenfahrzeuge 18 – 24 m (TBB VL1824)

<b>TBB VL1824</b>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tech	0.63	0.65	0.62	0.69	0.57	0.67	0.70	0.65	0.66	0.68	0.70
SAR	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	
SHI	2.52	3.24	2.17	1.7	1.56	1.27	1.6	1.56	1.42	0.87	
CR/BER	1.91	1.98	1.43	1.20	2.06	1.17	2.41	0.14	1.29	0.73	
RoFTA	36.2	39.4	19.5	10.1	60.7	13.7	64.7	-36.5	12.2	-9.6	
Anzahl Fahrzeuge	63	67	63	63	65	67	70	69	70	70	66
GT	3.756	4.104	3.850	3.706	3.976	4.045	4.403	4.314	4.504	4.523	4.014
kW	13.616	14.537	13.653	13.477	14.278	14.619	15.428	15.242	15.462	15.464	14.434

#### a) Technischer Indikator

Für die Berechnung des Indikators waren im Jahr 2022 insgesamt 66 Fischereifahrzeuge aktiv. Das Vorjahresergebnis wurde knapp übertroffen (+0.02 Punkte). Auch im Vergleich zu den letzten 10 Jahren, stellt der Wert von 0.70 eine leichte Verbesserung dar.

#### Inaktiver Indikator:

Im Segment TBB VL1824 waren 5 Fahrzeuge inaktiv, konnten also keine Anlandungen im Jahr 2022 vorweisen. Dies entspricht einer Fangkapazität von 318 GT und 1.059 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 dass der berechnete SHI-Wert von 0.87 für 2021 wenig aussagekräftig ist.

##### *Stocks-at-Risk (SAR)*

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2021 wie schon in den Vorjahren kein Bestand als SAR eingestuft.

#### c) Ökonomische Indikatoren

Seit mehreren Jahren deuten CR/BER und RoFTA darauf hin, dass sich dieses Flottensegment im Gleichgewicht befindet. 2020 haben sich die Zahlen gegenüber dem schwachen Vorjahr deutlich verbessert und weisen eine profitable Fischerei aus, auch wenn die Zahlen für 2021 wieder gesunken sind. Bei der ausgeübten Fischerei sind derartige Schwankungen nicht ungewöhnlich.

#### d) Gesamtbetrachtung

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Gleichgewicht**. Der technische Indikator entwickelt sich positiv. Die ökonomischen Indikatoren deuten mittelfristig auf ein Gleichgewicht hin. Der biologische Indikator SHI kann aus den o.g. Gründen nicht herangezogen werden. Es wird kein SAR-Bestand befischt.

## Baumkurrenfahrzeuge 24 – 40 m (TBB VL2440)

<b>TBB VL2440</b>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tech	0.78	0.85	0.82	0.68	0.91	0.80	0.85	0.89	0.82	0.87	0.39
SAR	1	0	1	1	1	1	1	1	1	2	
SHI	1.52	1.45	1.52	1.52	1.73	1.92	1.93	1.8	1.41	0.94	
CR/BER	1.00	2.03	1.33	2.02	1.74	1.52	4.95	1.56	1.20	0.74	
RoFTA	-0.6	41.7	12.2	35.1	44.5	22.3	130.0	15.2	6.1	-6.8	
Anzahl Fahr- zeuge	9	8	10	10	9	10	10	6	6	7	4
GT	1.752	1.559	2.021	2.021	1.828	2.021	2.201	1.448	1.448	1.389	1.061
kW	5.971	5.411	6.721	6.721	6.161	5.788	5.788	3.765	3.765	4.278	3.286

### a) Technischer Indikator

Die 4 Fischereifahrzeuge dieses Segments erzielten mit einem Wert von 0.39 ein deutlich schlechteres Ergebnis als in den Vorjahren. Der Grund hierfür ist die ungleiche Fischereiaktivität gemessen an den Seetagen für die betrachteten Fahrzeuge. Während das aktivste Fahrzeug bis zu 200 Tage vorzuweisen hatte, waren die übrigen 3 Fahrzeuge im Schnitt nur 65 Tage aktiv. Die Aussagekraft dieses Indikators dürfte bei der geringen Fahrzeuganzahl jedoch eher gering sein.

### Inaktiver Indikator:

Im Segment TBB VL2440 waren 2 Fahrzeuge inaktiv. Dies entspricht einer Kapazität von 357 GT und 970 kW.

### b) Biologische Indikatoren

#### *Sustainable Harvest Indicator (SHI)*

Die Fischereifahrzeuge dieses Segments fischten vor allem Scholle, Muscheln, 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 Scholle und Steinbutt unter  $F_{MSY}$ , und bei Seezunge oberhalb von  $F_{MSY}$  lag. Da sich bei der Seezunge, dem finanziell wichtigsten Bestand dieses Segments, die fischereiliche Sterblichkeit von  $F_C 2020 = 0.33$  auf  $F_C 2021 = 0.21$  verringert hat, ist auch der SHI von 1.41 in 2020 auf 0.94 in 2021 gesunken.

#### *Stocks-at-Risk (SAR)*

Für dieses Segment wurden für das Jahr 2021 zwei Bestände als SAR eingestuft, die beide als fraglich anzusehen sind. Hierbei handelt es sich um die Seezunge in der Nordsee, bei der Laicherbestandsbiomasse gemäß der aktuellsten Bestandseinschätzung des Internationalen

Rats für Meeresforschung (ICES) zwar unter  $MSY_{Btrigger}$  liegt, aber eben nicht unterhalb von  $B_{lim}$ , so dass eine Einschätzung als SAR für dieses Segment keinen Sinn ergibt. Beim zweiten SAR handelt es sich um die Seekatze (*Chimaera monstrosa*), von der 46 kg von diesem Segment angelandet wurden, so dass auch bei diesem Bestand die SAR-Einstufung als nicht relevant zu betrachten ist.

#### c) Ökonomische Indikatoren

Sowohl CR/BER als auch RoFTA deuten mittelfristig auf ein Gleichgewicht in diesem Flottensegment hin, auch wenn die Zahlen für 2021 deutlich gesunken sind.

#### d) Gesamtbetrachtung

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Gleichgewicht**. Alle Indikatoren sind positiv und die SAR-Einstufung ist nicht nachvollziehbar bzw. nicht relevant.

### Baumkurrenfahrzeuge > 40 m (TBB VL40XX)

TBB VL40XX	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tech	0.54	0.53	0.62	1.00	0.94	0.95	0.84	0.74	0.78	0.76	0.84
SAR			0	0	0	0	0	0	0	0	
SHI			1.18	1.52	1.65	1.81	1.79	1.71	1.39	0.93	
CR/BER											
RoFTA											
Anzahl Fahrzeuge	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	2
GT	791	791	791	791	791	791	791	1.219	1.219	1.219	874
kW	2.221	2.221	2.221	2.221	1.853	1.853	1.853	3.293	3.293	3.293	2.543

#### a) Technischer Indikator

Der errechnete Indikatorwert von 0.84 ist aufgrund der geringen Fahrzeuganzahl (2 Fahrzeuge) nicht aussagekräftig.

Inaktiver Indikator:

Im Segment TBB VL40XX waren 0 Fahrzeuge (bezogen auf den Flottenstand zum 31.12.2022) inaktiv.

## b) Biologische Indikatoren

### *Sustainable Harvest Indicator (SHI)*

Die Fischereifahrzeuge dieses Segments fischten vor allem Muscheln, Scholle, Seezunge und Steinbutt in der Nordsee. Bei Scholle und Steinbutt lag die fischereiliche Sterblichkeit  $F_C$  unterhalb, und bei der Seezunge oberhalb von  $F_{MSY}$ . Da sich bei der Seezunge, dem finanziell wichtigsten Bestand dieses Segments, die fischereiliche Sterblichkeit von  $F_C 2020 = 0.33$  auf  $F_C 2021 = 0.21$  verringert hat und gleichzeitig auch die fischereiliche Sterblichkeit bei der Scholle abgenommen hat, ist auch der SHI von 1.39 in 2020 auf 0.93 in 2021 gesunken.

### *Stocks-at-Risk (SAR)*

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2021 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. Es handelt sich nur um 2-3 Fahrzeuge, so dass die Indikatoren keine Aussagekraft haben. Es wird kein SAR-Bestand befischt.

### Schleppnetzfahrzeuge <10 m (DTS VL0010), demersal

Dieses Segment war in den vergangenen Jahren nur sporadisch mit einem Fischereifahrzeug besetzt und wird daher für die Analyse der Gleichgewichtsindikatoren nicht betrachtet. Da dieses Fahrzeug vom Dorsch in der westlichen Ostsee abhängig ist, der sich im schlechten Bestandszustand befindet, ist dieses Segment zurzeit im **Ungleichgewicht**.



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

<b>DTS VL0812</b>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tech	0.59	0.42	0.48	0.45	0.34	0.31	0.71	0.80	0.51	0.53	0.43
SAR	2	2	1	1	2	1	2	2	2	1	
SHI	2.69	2.81	2.83	2.55	2.38	1.94	1.61	2.00	2.22	0.48	
CR/BER	0.56	0.66	0.39	0.41	0.29	0.81	0.97	0.41	-0.14	-1.04	
RoFTA	-29.0	-23.6	-47.6	-57.7	-4.7	-21.7	-2.1	-31.1	-54.9	-114.4	
Anzahl Fahrzeuge	10	12	11	10	10	6	8	4	7	7	7
GT	146	183	169	154	156	94	112	52	96	107	89
kW	1.441	1.803	1.608	1.425	1.433	744	853	358	686	706	707

### a) Technischer Indikator

Das Ergebnis von 0.43 stellt eine Verschlechterung gegenüber dem Vorjahr dar (-0.10 Punkte). Die Seetage dieser eher kleineren Fahrzeuge sind verhältnismäßig niedrig und liegen im Schnitt bei lediglich 30 Tagen. Dies führt hier zu einem schlechten Indikatorwert. Aufgrund der geringen Anzahl von lediglich 7 Fahrzeugen besitzt der ermittelte Wert jedoch nur eine geringe Aussagekraft.

Inaktiver Indikator:

Im Segment DTS VL0812 war im Jahr 2022 nur 1 Fahrzeug inaktiv.

### b) Biologische Indikatoren

#### *Sustainable Harvest Indicator (SHI)*

Die Fahrzeuge dieses Segments fischten vor allem in der westlichen Ostsee auf Hering und Flunder sowie auf Scholle. Beim Hering in der westlichen Ostsee und bei der Scholle (Kattegat, Beltsee und Öresund) hat die fischereiliche Sterblichkeit  $F_C$  2021 jeweils gegenüber 2020 abgenommen (Hering:  $F_C$  2020 = 0.19 und  $F_C$  2021 = 0.149; Scholle:  $F_C$  2020 = 0.29 und  $F_C$  2021 = 0.27), beide wurden damit unter  $F_{MSY}$  befischt. Durch diese Abnahme in der fischereilichen Sterblichkeit, vor allem aber durch die Abnahme des stark über  $F_{MSY}$ -befischten Dorsch in der westlichen Ostsee (Anlandungen 2020: 44 t, 2021: 2 t), ist der resultierende SHI-Wert mit 0.48 deutlich unter 1 gesunken (von 2.22 in 2020).

#### *Stocks-at-Risk (SAR)*

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2021 ein Bestand als SAR eingestuft. Hierbei handelt es sich um den Hering in der westlichen Ostsee, bei dem die SSB unterhalb von  $B_{lim}$  lag und in diesem Segment mehr als 10% der Gesamtanlandungen von diesem Bestand kamen.

#### c) Ökonomische Indikatoren

CR/BER ist 2021 weiter gefallen und verbleibt im negativen Bereich. Auch RoFTA ist weiter stark gefallen und damit 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, der als SAR-Bestand eingestuft ist.

### Schleppnetzfahrzeuge 12 – 18 m (DTS VL1218), demersal

<b>DTS VL1218</b>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tech	0.71	0.53	0.53	0.52	0.53	0.57	0.68	0.66	0.62	0.59	0.60
SAR	2	2	1	1	2	1	1	2	2	0	
SHI	2.71	2.6	2.71	2.86	2.63	2.26	1.88	1.77	1.85	0.90	
CR/BER	1.00	0.82	0.80	0.74	0.57	0.81	1.37	1.54	0.25	0.14	
RoFTA	-0.7	-7.5	-8.1	-10.7	-18.9	-18.9	17.7	24.0	-41.2	-35.5	
Anzahl Fahrzeuge	27	30	29	28	27	20	17	18	19	19	15
GT	923	1.024	1.008	826	866	655	548	623	649	649	533
kW	4.960	5.514	5.414	4.694	4.918	3.765	3.109	3.328	3.428	3.378	2.778

#### a) Technischer Indikator

Für die Berechnung der Gruppe der Schleppnetzfahrzeuge mit einer Länge von 12-18 m wurden im Jahr 2022 die Fangaktivität von 15 Fischereifahrzeugen ausgewertet. Der Wert von 0.60 hat sich geringfügig verbessert (+0.01). Viele kleinere Fahrzeuge dieses Segments werden nur im Nebenerwerb oder als Zweitfahrzeug eingesetzt. Die daraus resultierende geringe Anzahl an Seetagen im Berichtsjahr führt so zu einem schlechten Indikatorwert.

Inaktiver Indikator:

Im Segment DTS VL1218 war 1 Fahrzeug fischereilich inaktiv, konnte also keine Anlandungen im Jahr 2022 vorweisen.

#### b) Biologische Indikatoren

##### *Sustainable Harvest Indicator (SHI)*

Die Fahrzeuge dieses Segments fischten vor allem in der westlichen Ostsee auf Hering und Flunder. Zusätzlich wurde noch in einem beträchtlichen Maß Scholle in der Beltsee gefangen und Sprotte und Kliesche in der gesamten Ostsee. Der SHI in 2021 mit 0.90 hat im Vergleich zu 2020 mit 1.85 deutlich abgenommen. Die Gründe hierfür liegen wie bei DTS VL0812 in der Abnahme der fischereilichen Sterblichkeit bei Hering und Scholle (Kattegat, Beltsee und Öresund) und der gleichzeitigen Abnahme der Fänge des deutlich über  $F_{MSY}$ -befischten Dorsches in der westlichen Ostsee.

##### *Stocks-at-Risk (SAR)*

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2021 kein Bestand als SAR eingestuft.

#### c) Ökonomische Indikatoren

CR/BER liegt 2021 nahe Null. Auch RoFTA ist deutlich negativ geblieben. Beide Indikatoren hatten sich in diesem Segment nach sehr schwachen Jahren in den Jahren 2018 und 2019 positiv entwickelt. 2020 und 2021 waren jedoch ökonomisch sehr schwache Jahre. Bei den ökonomischen Indikatoren ist insgesamt kein eindeutiger Trend zu erkennen.

#### d) Gesamtbetrachtung

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Ungleichgewicht**. Dieses Segment ist gravierend von der aktuell schlechten Bestandssituation des Dorsches und des Herings in der westlichen Ostsee betroffen. Deutschland hatte hier bereits in der Vergangenheit reagiert und in diesem Segment Fahrzeuge mit öffentlichen Mitteln abwrackt. Die Anzahl der Fahrzeuge hat sich seit 2013 halbiert.

## Schleppnetzfahrzeuge 18 – 24 m (DTS VL1824), demersal

<b>DTS VL1824</b>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tech	0.62	0.60	0.59	0.60	0.65	0.68	0.66	0.60	0.60	0.59	0.56
SAR	2	1	0	0	1	1	1	2	2	0	
SHI	1.7	1.46	1.51	1.41	1.46	1.4	1.21	1.55	1.45	0.75	
CR/BER	0.51	2.84	2.22	1.32	2.91	1.59	3.49	2.93	0.57	0.95	
RoFTA	-15.9	50.9	37.6	12.3	66.2	33.6	82.4	60.7	-19.5	1.1	
Anzahl Fahrzeuge	20	18	17	16	13	13	11	14	11	10	11
GT	2.231	2.064	1.847	1.724	1.444	1.544	1.293	1.621	1.276	1.144	1.370
kW	4.330	3.925	3.704	3.485	2.824	3.118	2.529	3.192	2.529	2.308	2.676

### a) Technischer Indikator

Zur Berechnung des Indikators wurden im Jahr 2022 die Seetage von 11 Fischereifahrzeugen herangezogen. Der Wert von 0.56 bewegt sich auf einem ähnlichen Niveau (-0.03) der Vorjahre. Festzustellen ist auch in diesem Segment, dass die Fahrzeuge weniger Fangaktivität als noch in den Jahren 2017 und 2019 vorzuweisen haben. Dennoch waren abermals einige wenige Kutter deutlich aktiver und hatten mehr Seetage zu verzeichnen, als die Mehrzahl der Fahrzeuge in diesem Segment. Dies führte so wiederum zu einem Ungleichgewicht im Berichtsjahr 2022.

#### Inaktiver Indikator:

Im Segment DTS VL1824 waren 1 Fahrzeug fischereilich inaktiv, konnte also keine Fangaktivität im Jahr 2022 vorweisen.

### b) Biologische Indikatoren

#### *Sustainable Harvest Indicator (SHI)*

Die Fahrzeuge dieses Segments fischten auf viele verschiedene Bestände in Nord- und Ostsee (v.a. Kliesche, Scholle und Dorsch westliche Ostsee, Scholle in der Nordsee und Kattegat, Beltsee und Öresund, Kaisergranat und Steinbutt in der Nordsee). Die tonnenmäßig wichtigsten Bestände waren die Scholle in der Nordsee und im Skagerrak und Kliesche in der Ostsee. Der SHI in 2021 von 0.75 hat stark gegenüber dem SHI 2020 von 1.45 abgenommen. Die Gründe hierfür liegen vor allem in der Abnahme der Fänge des deutlich über  $F_{MSY}$ -befischten Dorsches in der westlichen Ostsee und der gleichzeitigen relativen Zunahme der unter  $F_{MSY}$ -befischten Bestände der Nordseescholle und der Scholle in Kattegat, Beltsee und Öresund.

#### *Stocks-at-Risk (SAR)*

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2021 kein Bestand als SAR eingestuft.

c) Ökonomische Indikatoren

Sowohl CR/BER als auch RoFTA sind im Vergleich zu 2021 gestiegen. Angesichts der insgesamt positiven Zeitreihe ist derzeit nicht von einer Überkapazität auszugehen.

d) Gesamtbetrachtung

Dieses Segment befindet sich inzwischen insgesamt im **Gleichgewicht**. Der technische Indikator schwankt im mittleren Bereich. Der SHI hat sich deutlich positiv entwickelt und es wird kein SAR-Bestand befischt. Die ökonomischen Indikatoren sind positiv. Die Anzahl der Fahrzeuge hat sich seit 2012 etwa halbiert. 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

<b>DTS VL2440</b>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tech	0.65	0.68	0.59	0.66	0.70	0.70	0.51	0.57	0.76	0.75	0.79
SAR	1	1	1	1	0	0	0	0	0	1	
SHI	1.27	1.19	1.24	1.22	1.23	1.3	1.35	1.36	1.21	0.94	
CR/BER	1.05	1.36	1.30	2.02	2.24	1.25	1.18	1.06	0.87	1.06	
RoFTA	3.2	12.6	8.8	31.1	31.2	23.6	5.5	0.7	-6.2	5.6	
Anzahl Fahrzeuge	10	11	12	10	9	8	11	14	12	11	11
GT	2.523	2.660	2.981	2.768	2.343	2.172	2.992	4.410	3.947	3.685	3.814
kW	4.683	4.830	5.361	5.295	4.275	3.835	5.505	7.822	8.048	8.075	8.979

a) Technischer Indikator

Bei der Berechnung des Indikators wurden die Seetage von 11 Fischereifahrzeugen berücksichtigt. Der Wert von 0.79 hat sich im Vergleich zum Jahr 2021 um 0.04 Punkte verbessert setzt somit den positiven Trend der letzten Jahre fort. Nach wie vor ist es in dieser Gruppe als negativ 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 war 1 Fahrzeuge (bezogen auf den Flottenstand zum 31.12.2022) inaktiv, konnte also keine Anlandungen im Jahr 2022 vorweisen.

#### b) Biologische Indikatoren

##### *Sustainable Harvest Indicator (SHI)*

Die wichtigsten von diesem Segment befischten Bestände waren der Seelachs, Kabeljau, Scholle und Seehecht in der Nordsee. Da bei Seehecht und Kabeljau die fischereiliche Sterblichkeit  $F_C$  unterhalb von  $F_{MSY}$  lag, und beim finanziell mit Abstand wichtigsten Bestand, dem Nordseeseelachs, die fischereiliche Sterblichkeit gegenüber dem letzten Jahr gesunken ist, ergibt sich ein gegenüber 2020 ( $SH = 1.21$ ) niedrigerer SHI 2021 von 0.94.

##### *Stocks-at-Risk (SAR)*

Für dieses Segment wurde vom STECF ein Bestand als SAR eingestuft. Hierbei handelt es sich um den Kabeljau in der Nordsee. Die Laicherbestandsbiomasse wird beim Nordseekabeljau derzeit als unterhalb von  $B_{lim}$  befindlich eingeschätzt, allerdings machen die Fänge dieses Segments weder 10% der Gesamtfänge dieses Bestandes aus, noch 10% der Gesamtfänge dieses Segments, so dass die Einschätzung als SAR für das Segment DTS VL2440 als fraglich angesehen wird.

#### c) Ökonomische Indikatoren

Sowohl CR/BER als auch RoFTA sind 2020 stark eingebrochen, konnten sich 2021 jedoch deutlich erholen. Die Zeitserie dieser Indikatoren deutet allerdings darauf hin, dass sich dieses Flottensegment prinzipiell im Gleichgewicht befindet.

#### d) Gesamtbetrachtung

Dieses Segment befindet sich inzwischen insgesamt im **Gleichgewicht**. Der technische Indikator liegt im mittleren bis guten Bereich, der SHI hat sich deutlich verbessert. Es wird ein SAR-Bestand mit fraglicher Einstufung befischt. Die ökonomischen Indikatoren haben sich deutlich verbessert. 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 > 40 m (DTS VL40XX), demersal

<b>DTS VL40XX</b>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tech	0.83	0.78	0.73	0.70	0.80	0.78	0.85	0.83	0.84	0.74	0.91
SAR	5	2	2	3	4	5	5	6	7	9	
SHI	1.34	1.48	1.13	1.34	1.44	1.63	1.37	1.61	1.5	1.43	
CR/BER	0.75	0.62	0.86	0.98	1.50	0.44	0.91	1.10	1.16	0.3	
RoFTA	-8.5	-13.5	-4.4	-0.2	11.0	-12.9	-2.2	0.5	2.1	-13	
Anzahl Fahrzeuge	8	7	6	7	7	7	7	6	5	6	4
GT	13.215	10.247	8.650	12.898	12.898	15.417	15.417	14.962	14.470	16.818	12.390
kW	18.651	14.151	11.724	15.724	15.724	16.394	16.394	15.610	14.875	17.875	13.600

### a) Technischer Indikator

In die Berechnung flossen die Seetage von 4 Fischereifahrzeugen ein. Der Indikatorwert von 0.91 hat sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich verbessert (+ 0.17). Die Fahrzeuge weisen eine hohe Anzahl von Fangaktivität auf, was zu einem sehr guten Wert in diesem Segment führt.

Inaktiver Indikator:

Im Segment DTS VL40XX war 1 Fahrzeug (bezogen auf den Flottenstand zum 31.12.2022) fischereilich inaktiv.

### b) Biologische Indikatoren

#### *Sustainable Harvest Indicator (SHI)*

Die wichtigsten von diesem Segment befischten Bestände waren der nordostarktische Kabeljau und Seelachs, der Schwarze Heilbutt vor Island und Ostgrönland, sowie der Seelachs in der Nordsee. Da es bei den beiden finanziell wichtigsten Beständen, dem nordostarktischen Kabeljau und beim Schwarzen Heilbutt vor Island und Ostgrönland, keine großen Änderungen bei der fischereilichen Sterblichkeit gab (für den nordostarktischen Kabeljau gibt es keine aktuelle anerkannte Bestandseinschätzung) und bei den weiteren Beständen keine substantiellen Änderungen im F gab, ergibt sich ein nur leicht gesunkener SHI 2021 von 1.43 (SHI 2020 = 1.50).

#### *Stocks-at-Risk (SAR)*

Die Analyse des STECF zeigt, dass gemäß den Kriterien in diesem Segment 2021 9 SAR vorkamen. Dabei handelt es sich um den im gesamten Nordostatlantik vorkommenden Rough-

head grenadier (*Macrourus berglax*), den norwegischen Küstenkabeljau, den flachen und tiefen Bestand des Rotbarschs (*Sebastes mentella*) in der Irmingersee, den nordostarktischen Goldbarsch (*Sebastes norvegicus*), den Rotbarsch (*S. mentella*) am Ostgrönlandschelf, den Blauen Seewolf, die Seekatze (*Chimaera monstrosa*) und den Blauleng. Einige dieser als SAR eingeschätzten Bestände sind kritisch zu betrachten. Die beiden *S. mentella*-Bestände werden nur durch pelagische Schleppnetze gefangen, so dass sie in diesem Segment nicht auftauchen sollten (für 2021 wurden keine Fänge gemeldet). Der norwegische 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, erscheint die Aufführung dieses Bestandes als SAR in diesem Segment als fraglich. Und auch der nordostarktische Goldbarsch (*S. norvegicus*) sollte hier nicht als SAR aufgeführt werden. Der ICES empfiehlt für diesen Bestand keine Fänge, und da die Fangmenge dieses Segments an Goldbarsch von 85 t im Verhältnis zu den Gesamtanlandungen von ~ 10 193 t weniger als 0.1% ausmacht, sollte dieser Bestand hier ebenfalls nicht als SAR aufgeführt werden.

#### c) Ökonomische Indikatoren

Sowohl CR/BER als auch RoFTA zeigen in diesem Segment seit Jahren einen positiven Trend, auch wenn die Werte für 2021 gegenüber 2020 eingebrochen sind und unter 1 (CR/BER) bzw. unter Null (RoFTA) lagen.

#### d) Gesamtbetrachtung

Für dieses Segment kann **keine eindeutige Bewertung** vorgenommen werden. Technischer Indikator und SHI haben gute Werte. Es werden nach STECF-Einschätzung 9 SAR-Bestände befischt. Die ökonomischen Indikatoren sind 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

<b>TM VL1218</b>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tech				0.88	0.89	0.85	1.00	1.00	0	0	0
SAR				0	0	1	2	1	k.A.	k.A.	
SHI				1.16	1.52	1.71	1.67	0.99	k.A.	k.A.	
CR/BER											
RoFTA											
Anzahl Fahrzeuge	0	0	0	2	2	3	1	1	0	0	0
GT	-	-	-	122	122	163	75	26	0	0	0
kW	-	-	-	439	439	659	219	100	0	0	0

### a) Technischer Indikator

Kein Fahrzeug im Jahr 2022.

### b) Biologische Indikatoren

Da 2021 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

<b>TM VL1824</b>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tech	1.00	1.00	0.88	0.67	0.70	0.59	0.65	1.00	0.51	0.78	0
SAR			0	0	0	1	1	1	1	1	
SHI			1.19	1.44	1.61	1.66	1.69	1.07	0.91	0.48	
CR/BER											
RoFTA											
Anzahl Fahrzeuge	1	1	2	2	4	4	3	1	2	2	0
GT	107	107	239	207	354	354	279	40	147	172	0
kW	221	221	442	441	882	882	662	220	441	441	0

### a) Technischer Indikator

Kein Fahrzeug im Jahr 2022

Inaktiver Indikator:

Im Segment TM VL1824 waren 0 Fahrzeuge inaktiv (bezogen auf den Flottenstand zum 31.12.2022).

### b) Biologische Indikatoren

#### *Sustainable Harvest Indicator (SHI)*

Die beiden im Jahr 2021 noch aktiven Fahrzeuge dieses Segments fischten fast ausschließlich Hering in der westlichen Ostsee. Da die fischereiliche Sterblichkeit  $F_c$  beim westlichen Hering deutlich unter  $F_{MSY}$  lag, ergab sich ein deutlich unter 1 liegender SHI von 0.48, der damit sogar unter dem Wert von 2020 mit 0.91 lag.

#### *Stocks-at-Risk (SAR)*

Unsere Analyse zeigt, dass gemäß den Kriterien in diesem Segment für das Jahr 2021 der Hering in der westlichen Ostsee als SAR eingestuft werden muss, da bei die SSB unterhalb von  $B_{lim}$  lag und in diesem Segment mehr als 10% der Gesamtanlandungen von diesem Bestand kamen (nahezu 100%).

### c) Ökonomische Indikatoren

Aus Gründen des Datenschutzes können keinerlei ökonomische Daten dieses Segments veröffentlicht werden.

d) Gesamtbetrachtung

Für dieses Segment kann **keine eindeutige Bewertung** vorgenommen werden. Es handelt sich nur um max. 4 Fahrzeuge, so dass die Indikatoren keine Aussagekraft haben. Es wird ein SAR-Bestand befischt. Aufgrund der schlechten Aussichten für den Hering in der westlichen Ostsee ist dieses Segment im **Ungleichgewicht**.

Schleppnetzfahrzeuge 24 - 40 m (TM VL2440), pelagisch

TM VL2440	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tech	0.99	1.00	1.00	0.69	0.89	0.84	0.83	1.00	1	0	0
SAR			0	0	0	1	1	1	1	k.A.	
SHI			1.31	1.42	1.51	1.41	1.57	1.02	0.91	k.A.	
CR/BER											
RoFTA											
Anzahl Fahrzeuge	2	1	1	3	3	3	2	1	1	0	0
GT	529	374	374	655	655	655	281	126	126	0	0
kW	921	700	700	1.105	1.105	1.105	405	184	184	0	0

a) Technischer Indikator

Kein Fahrzeug im Jahr 2022.

b) Biologische Indikatoren

Da 2021 kein Fahrzeug in diesem Segment aktiv war und folglich keine Anlandungen gemeldet wurden, konnten keine biologischen Indikatoren berechnet werden.

c) Ökonomische Indikatoren

Aus Gründen des Datenschutzes können keinerlei ökonomische Daten dieses Segments veröffentlicht werden.

d) Gesamtbetrachtung

Für dieses Segment kann **keine eindeutige Bewertung** vorgenommen werden. Es handelt sich nur um max. 3 (und in den letzten beiden Jahren keine) Fahrzeuge, so dass die Indikatoren keine Aussagekraft haben.

## Schleppnetzfahrzeuge > 40 m (TM VL40XX), pelagisch

TM VL40XX	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tech	0.86	0.80	0.85	0.94	0.88	0.87	0.77	0.89	0.88	0.84	0.77
SAR	1	2	3	4	3	1	1	0	0	0	
SHI	1.06	1.2	1.05	0.99	0.89	0.98	0.95	0.97	1.05	1.04	
CR/BER										0.41	
RoFTA										-20.0	
Anzahl Fahrzeuge	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
GT	26.922	26.922	26.922	26.922	26.922	27.136	20.622	20.254	20.514	20.514	20.514
kW	23.537	23.537	23.537	23.537	23.537	24.397	21.128	20.427	21.141	21.141	21.141

### a) Technischer Indikator

Im Segment der pelagischen Schleppnetzfischerei ab einer Länge über alles von 40 Metern verzeichneten die deutschen Fahrzeuge im Jahr 2022 einen leichten Rückgang im Vergleich zum Vorjahr (-0.07). Der hohe theoretische Wert von 0.93 deutet auf ein insgesamt homogenes Segment hin. 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 150 Tage voneinander ab. Dadurch ergibt sich ein nicht komplett ausgeglichener Indikatorwert.

#### Inaktiver Indikator:

Im Segment TM VL40XX waren 0 Fahrzeuge inaktiv (bezogen auf den Flottenstand zum 31.12.2022).

### 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 dem restlichen Nordatlantik. Die wirtschaftlich wichtigsten Bestände hierbei waren der Blaue Wittling, der Nordseehering und die Makrele im Nordostatlantik. Beim Nordseehering lag  $F_C$  weiterhin unterhalb von  $F_{MSY}$ . Und obwohl  $F_C$  bei der Makrele oberhalb von  $F_{MSY}$  lag, ergab sich 2021 ein fast unveränderter, als positiv anzusehender, SHI von 1.04 (SHI 2020 = 1.05), da der Blaue Wittling zwar immer noch über  $F_{MSY}$  befischt wurde, die fischereiliche Sterblichkeit allerdings abgenommen hat.

### *Stocks-at-Risk (SAR)*

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2021 kein Bestand als SAR eingestuft.

#### c) Ökonomische Indikatoren

Die ökonomischen Indikatoren stehen 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. Für 2021 liegt CR/BER unter 1 und RoFTA unter Null. Der Sektor war 2021 stark vom Brexit betroffen. 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**. Technischer Indikator und SHI haben gute Werte und es wird kein SAR-Bestand befischt.

### 3. Allgemeine Kommentare zu den Indikatoren

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

#### 1. Technischer Indikator

Der technische Indikator wurde für alle Segmente, außer für die Muschelfischerei aufgezeigt. Die berechneten Werte 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.

#### 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 2021 und Bestandszustände Anfang 2022, da bei Abgabe des Flottenberichts die Ergebnisse der Bestandseinschätzungen für 2022 noch nicht zur Verfügung standen. Für 2021 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.

## *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 0.48 bis 1.43. 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 aller Segmente haben im Vergleich zum Vorjahr abgenommen. Der Grund hierfür liegt unter anderem in der weiter reduzierten fischereilichen Sterblichkeit ( $F_c$ ) bei Hering in der westlichen Ostsee, ein Bestand, der für viele Segmente in der Ostsee von großer Bedeutung ist, aber auch in der deutlichen Abnahme der Fänge des stark über  $F_{MSY}$  befischten Dorschbestandes der westlichen Ostsee. Beim mengen- und erlösmäßig wichtigsten Segment (TM VL40XX) ist der SHI 2021 (1.04) im Vergleich zu 2020 (1.05) fast unverändert geblieben, 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, so dass der höchste errechnete Wert von 1.35 bei PG VL0008A der niedrigste in der Zeitserie ist.

Bei einer Gesamtbetrachtung der SHI-Werte über den vom STECF (teilweise von Deutschland) berechneten Zeitraum von 2008 bis 2021 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 darunter liegen. Von den 12 interpretierbaren Segmenten lag der SHI bei 9 Segmenten unterhalb von 1.

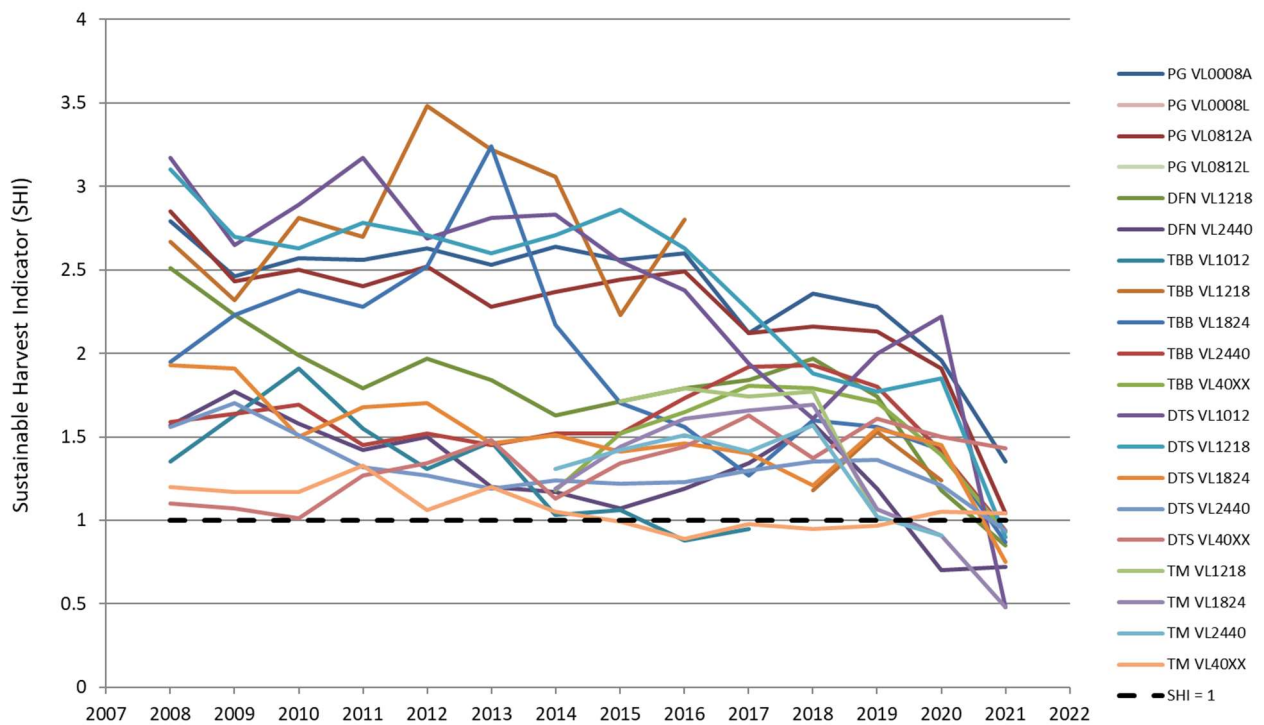


Abb. 1: Entwicklung des SHI in den verschiedenen Flottensegmenten in den Jahren 2008-2021. Der Zielwert = 1 ist als gestrichelte Linie dargestellt.

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 Befischungsdruk (fischereiliche Sterblichkeit  $F_C$ ) ins Verhältnis zu dem als optimal angesehenen Befischungsdruk (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 Fischereidruk 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.

## 2.2 Stock-at-Risk Indicator (SAR)

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

- Assessed as being below the  $B_{lim}$ ; or*
- 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 2021 in größerem Maße befischt wurden, lässt sich kein klarer Trend erkennen (Abb. 2). Die höchste Zahl von SAR mit 23 wurde 2019 beobachtet. Wie bereits beim Segment DTS VL40XX angesprochen, sind allerdings einige dieser, durch den STECF identifizierten, SAR eher fraglich.

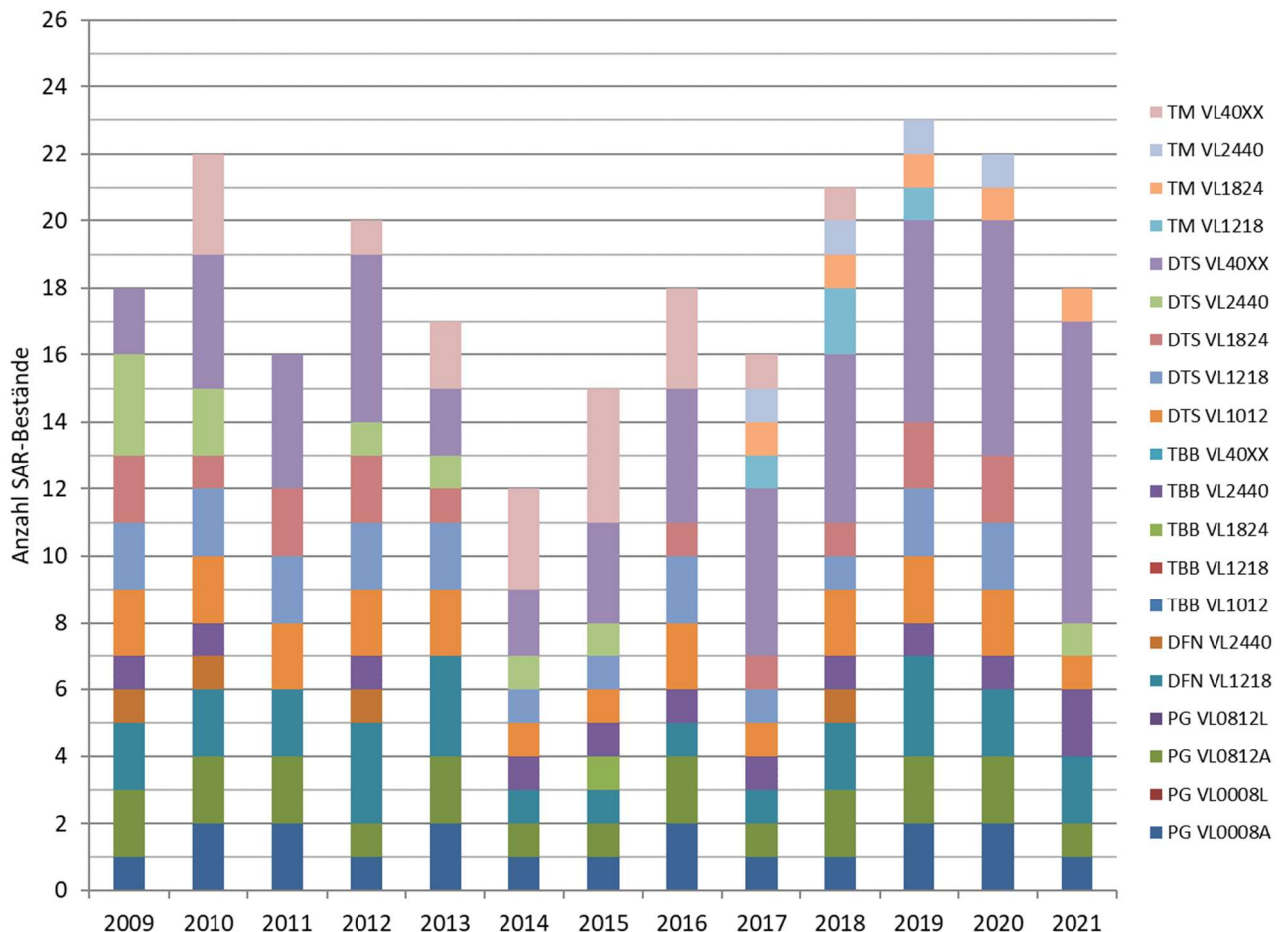


Abb. 2: Entwicklung der Anzahl an SAR-Beständen in den verschiedenen Flottensegmenten in den Jahren 2009-2021.

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

Die historisch tiefen Einschnitte in die 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. Entsprechend werden hier in den nächsten Jahren Anpassungen der Kapazitäten bei den betroffenen Segmenten erfolgen müssen.

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

Problematische Ergebnisse wurden besonders für die kleine Küstenfischerei in der Ostsee festgestellt. Jedoch handelt es sich hier häufig 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. Zudem verringern sich die Grundfischbestände und bieten daher weniger Ausweichmöglichkeiten. Zusätzlich wirkte sich die Corona-Pandemie auf die wirtschaftlichen Ergebnisse der Fischereibetriebe aus.

Auch im Jahr 2022 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.-31.01.2022 und 01.04.-

14.05.2022 und 01.11.-31.12.2022 und für Hering eine Schließungszeit von drei 10-Tagesblöcken im Zeitraum vom 16.08.-31.10.2022 bzw. 01.10.-31.12.2022 festgelegt. Den betroffenen Fischereibetrieben wurde für die vorübergehende Stilllegung ihrer Fischereifahrzeuge eine Unterstützung auf Grundlage des Artikels 33 der EMFF-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 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. 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 von 2017 – 2022 Abwrackungen vorgenommen, die im Fischereijahr 2023 folgenden Fangmengen entsprechen: 15,9 t Dorsch in der westlichen Ostsee, 11,3 t Dorsch in der östlichen Ostsee, 59,3 t Hering in der westlichen Ostsee und 139,8 t Sprotte in der Ostsee.

Aufgrund von Anpassungen im Flottenbericht wurden im Aktionsplan 2022 die Segmente angepasst.

Ein aktualisierter Aktionsplan ist diesem Bericht beigelegt.

**Anlage 1: Übersicht der Bestände, die 2022 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  $\geq 100$  t gefangen wurden ( $\geq 500$  t bei TM VL40XX).**

Befischter Bestand		Segment								
ICES-Bestand	Bestand + Region	PG VL0008A*	PG VL0008L	PG VL0812A#	PG VL0812L	DFN VL1218	DFN VL2440	DRB VL40XX	TBB VL1218	TBB VL1824
<b>Ostsee</b>										
cod.27.22-24	Dorsch westliche Ostsee									
dab.27.22-32	Kliesche Ostsee			42						
fle.27.2425	Flunder Westlich von Bornholm und südwestliche zentrale Ostsee		22	57						
fle.27.2223	Flunder Beltsee und Öresund	20	29	87						
her.27.20-24	Hering westliche Ostsee, Kattegat, Skagerrak	18	27	101	42					
her.27.25-2932	Hering östliche Ostsee									
ple.27.21-23	Scholle Kattegat, Beltsee und Öresund	61	39	243	16					
ple.27.24-32	Scholle Ostsee									
spr.27.22-32	Sprotte Ostsee									
sol.27.20-24	Seezunge westliche Ostsee, Kattegat, Skagerrak									
<b>Nordsee</b>										
anf.27.3a46	Anglerfisch Nordsee, Rockall und westlich von Schottland, Skagerrak und Kattegat						354			
cod.27.47d20	Kabeljau Nordsee, östlicher englischer Kanal und Skagerrak					22				
csh.27.4	Crangon Nordsee								4 544	4 386
had.27.46a20	Schellfisch Nordsee, Westlich von Schottland, Skagerrak									
her.27.3a47d	Hering Nordsee, Skagerrak und Kattegat, östlicher englischer Kanal									
lin.27.3a4a6-91214	Leng Nordstatlantik und arktischer Ozean									

Befischter Bestand		Segment								
ICES-Bestand	Bestand + Region	PG VL0008A*	PG VL0008L	PG VL0812A#	PG VL0812L	DFN VL1218	DFN VL2440	DRB VL40XX	TBB VL1218	TBB VL1824
<b>Ostsee</b>										
cod.27.22-24	Dorsch westliche Ostsee									
MUS	Muscheln Nordsee							456		
nep.fu.33	Kaisergranat zentrale Nordsee (Functional Unit 33)									
nep.fu.5	Kaisergranat zentrale und südliche Nordsee (Functional Unit 5)									
ple.27.420	Scholle Nordsee und Skagerrak					52				
pok.27.3a46	Seelachs Nordsee, Rockall und westlich von Schottland, Skagerrak und Kattegat									
pol.27.3a4	Pollack Nordsee, Skagerrak und Kattegat									
sol.27.4	Seezunge Nordsee									
spr.27.3a4	Sprotte Skagerrak, Kattegat und Nordsee									
<b>Nordostarktis und Grönland</b>										
cod.27.1-2	Kabeljau Nordostarktis									
cod.2127.1f14	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									
reb.27.14b dem	Rotbarsch ( <i>S. mentella</i> ) Ostgrönland-schelf									
reb.27.1-2	Rotbarsch ( <i>S. mentella</i> ) Nordostarktis									
reg.27.561214	Rotbarsch ( <i>S. norvegicus</i> ) Island und Färöer, Westlich von Schottland, Nördlich der Azoren, Ostgrönland									
<b>Weit verbreitete Bestände und weitere Gebiete</b>										

Befischter Bestand		Segment								
ICES-Bestand	Bestand + Region	PG VL0008A*	PG VL0008L	PG VL0812A#	PG VL0812L	DFN VL1218	DFN VL2440	DRB VL40XX	TBB VL1218	TBB VL1824
<b>Ostsee</b>										
cod.27.22-24	Dorsch westliche Ostsee									
aru.27.5b6a	Goldlachs ( <i>Argentina silus</i> ) Färögrund und westlich von Schottland									
boc.27.6-8	Eberfische keltische See, Ärmelkanal und Biskaya									
her.27.1-24a514a	Atlanto-skandischer Hering (Norwegian spring spawner)									
hke.27.3a46-8abd	Seehecht - Nördlicher Bestand									
hom.27.2a4a5b6a7a-ce-k8	Holzmakrele Nordostatlantik									
HOM FAO area 34	Holzmakrele zentraler östlicher Atlantik									
mac.27.nea	Makrele Nordostatlantik									
mon.27.78abd	Seeteufel südliche keltische See und Bucht der Biskaya						266			
PIL FAO area 34	Sardine zentraler östlicher Atlantik									
VMA FAO area 34	Thunmakrele zentraler östlicher Atlantik									
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 VL40XX
<b>Ostsee</b>									
cod.27.22-24	Dorsch westliche Ostsee								
dab.27.22-32	Kliesche Ostsee								
fle.27.2425	Flunder Westlich von Bornholm und südwestliche zentrale Ostsee			61	82	137			

Befischter Bestand		Segment							
ICES-Bestand	Bestand + Region	TBB VL2440	TBB VL40XX	DTS VL0812 <sup>+</sup>	DTS VL1218	DTS VL1824	DTS VL2440	DTS VL40XX	TM VL40XX
fle.27.2223	Flunder Beltsee und Öresund								
her.27.20-24	Hering westliche Ostsee, Kattegat, Skagerrak								
her.27.25-2932	Hering östliche Ostsee								222
ple.27.21-23	Scholle Kattegat, Beltsee und Öresund				170				
ple.27.24-32	Scholle Ostsee			32					
spr.27.22-32	Sprotte Ostsee			117	615		710		13 250
sol.27.20-24	Seezunge westliche Ostsee, Kattegat, Skagerrak					179			
<b>Nordsee</b>									
anf.27.3a46	Anglerfisch Nordsee, Rockall und westlich von Schottland, Skagerrak und Kattegat								
cod.27.47d20	Kabeljau Nordsee, östlicher englischer Kanal und Skagerrak						706		
csh.27.4	<i>Crangon</i> Nordsee	119							
had.27.46a20	Schellfisch Nordsee, Westlich von Schottland, Skagerrak		36				516		
her.27.3a47d	Hering Nordsee, Skagerrak und Kattegat, östlicher englischer Kanal								46 260
lin.27.3a4a6-91214	Leng Nordostatlantik und arktischer Ozean								
MUS	Muscheln Nordsee								
nep.fu.33	Kaisergranat zentrale Nordsee (Functional Unit 33)					209	124		
nep.fu.5	Kaisergranat zentrale und südliche Nordsee (Functional Unit 5)					143			
ple.27.420	Scholle Nordsee und Skagerrak	129	87			310	358		
pok.27.3a46	Seelachs Nordsee, Rockall und westlich von Schottland, Skagerrak und Kattegat						4 074	163	
pol.27.3a4	Pollack Nordsee, Skagerrak und Kattegat						185		
sol.27.4	Seezunge Nordsee	45	79						
spr.27.3a4	Sprotte Skagerrak, Kattegat und Nordsee								2 366
<b>Nordostarktis und Grönland</b>									
cod.27.1-2	Kabeljau Nordostarktis							7 138	



Befischter Bestand		Segment							
ICES-Bestand	Bestand + Region	TBB VL2440	TBB VL40XX	DTS VL0812 <sup>+</sup>	DTS VL1218	DTS VL1824	DTS VL2440	DTS VL40XX	TM VL40XX
cod.2127.1f14	Kabeljau Ost- und Südwestgrönland							1 969	
ghl.27.561214	Schwarzer Heilbutt Island und Färöer, Westlich von Schottland, Nördlich der Azoren, Ostgrönland							4 441	
ghl NAFO Div. 1A-1F	Schwarzer Heilbutt Westgrönland							1 656	
had.27.1-2	Schellfisch Nordostarktis							269	
pok.27.1-2	Seelachs Nordostarktis							474	
reb.27.14b dem	Rotbarsch ( <i>S. mentella</i> ) Ostgrönlandschelf							525	
reb.27.1-2	Rotbarsch ( <i>S. mentella</i> ) Nordostarktis							1 166	592
reg.27.561214	Rotbarsch ( <i>S. norvegicus</i> ) Island und Färöer, Westlich von Schottland, Nördlich der Azoren, Ostgrönland							696	
<b>Weitverbreitete Bestände und weitere Gebiete</b>									
aru.27.5b6a	Goldlachs ( <i>Argentina silus</i> ) Färögrund und westlich von Schottland								728
boc.27.6-8	Eberfische keltische See, Ärmelkanal und Biskaya								502
her.27.1-24a514a	Atlanto-skandischer Hering (Norwegian spring spawner)								5 379
hke.27.3a46-8abd	Seehecht - Nördlicher Bestand						382		
hom.27.2a4a5b6a7a-ce-k8	Holzmakrele Nordostatlantik								4 264
HOM FAO area 34	Holzmakrele zentraler östlicher Atlantik								646
mac.27.nea	Makrele Nordostatlantik								14 591
mon.27.78abd	Seeteufel südliche keltische See und Bucht der Biskaya								
PIL FAO area 34	Sardine zentraler östlicher Atlantik								3 450
VMA FAO area 34	Thunmakrele zentraler östlicher Atlantik								5 102
whb.27.1-91214	Blauer Wittling Nordostatlantik								21 851

**Anlage 2: Entwicklung der Bestände, die von Fahrzeugen der verschiedenen Flottenteile 2021 befischt wurden. Es werden größtenteils Bestände aufgeführt, von denen  $\geq 100$  t gefangen wurden ( $\geq 500$  t bei TM VL40XX).**

Segment	Befischter Bestand	Bestandszustand Anfang 2022
<b>PG VL0008A</b> ehemals PG VL0010	Flunder Beltsee und Öresund Hering westliche Ostsee, Kattegat, Skagerrak Scholle Kattegat, Beltsee und Öresund	Keine Klassifizierung des Bestandszustandes $SSB < B_{lim}, F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$
<b>PG VL0008L</b>	Flunder Westlich von Bornholm und südwestliche zentrale Ostsee Flunder Beltsee und Öresund Hering westliche Ostsee, Kattegat, Skagerrak Scholle Kattegat, Beltsee und Öresund	Keine Klassifizierung des Bestandszustandes Keine Klassifizierung des Bestandszustandes $SSB < B_{lim}, F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$
<b>PG VL0812A</b> ehemals PG VL1012	Kliesche Ostsee 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 Keine Klassifizierung des Bestandszustandes Keine Klassifizierung des Bestandszustandes $SSB < B_{lim}, F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$
<b>PG VL0812L</b>	Hering westliche Ostsee, Kattegat, Skagerrak Scholle Kattegat, Beltsee und Öresund	$SSB < B_{lim}, F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$
<b>DFN VL1218</b>	Kabeljau Nordsee, östlicher englischer Kanal und Skagerrak Scholle Nordsee und Skagerrak	$SSB < B_{lim}, F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$
<b>DFN VL2440</b>	Seeteufel Nordsee, Keltische See und westlich Schottland Seeteufel südliche keltische See und Bucht der Biskaya (mon.27.78abd)	Stock size index $> MSY B_{trigger proxy}, F_{proxy} > F_{MSY proxy}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$
<b>DRB VL40XX</b>	Muscheln Nordsee	Keine Bestandsabschätzung durch ICES
<b>TBB VL1218</b>	<i>Crangon</i> Nordsee	Keine Bestandsabschätzung durch ICES
<b>TBB VL1824</b>	<i>Crangon</i> Nordsee	Keine Bestandsabschätzung durch ICES
<b>TBB VL2440</b>	<i>Crangon</i> Nordsee Scholle Nordsee und Skagerrak Seezunge Nordsee	Keine Bestandsabschätzung durch ICES Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ $SSB < MSY B_{trigger}, F_{curr} > F_{MSY}$
<b>TBB VL40XX</b>	Scholle Nordsee und Skagerrak Seezunge Nordsee Schellfisch Nordsee, Westlich von Schottland, Skagerrak	Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ $SSB < MSY B_{trigger}, F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$

Segment	Befischter Bestand	Bestandszustand Anfang 2022
<b>PG VL0008A</b> ehemals PG VL0010	Flunder Beltsee und Öresund Hering westliche Ostsee, Kattegat, Skagerrak Scholle Kattegat, Beltsee und Öresund	Keine Klassifizierung des Bestandszustandes $SSB < B_{lim}, F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$
<b>DTS VL0812</b> ehemals DTS VL1012	Flunder Westlich von Bornholm und südwestliche zentrale Ostsee Scholle Ostsee Sprotte Ostsee	Keine Klassifizierung des Bestandszustandes $SSB > MSY_{Btrigger proxy}, F_{curr} < F_{MSY proxy}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$
<b>DTS VL1218</b>	Flunder Westlich von Bornholm und südwestliche zentrale Ostsee Scholle Kattegat, Beltsee und Öresund Sprotte Ostsee	Keine Klassifizierung des Bestandszustandes Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$
<b>DTS VL1824</b>	Flunder Westlich von Bornholm und südwestliche zentrale Ostsee Scholle Kattegat, Beltsee und Öresund Seezunge Skagerrak- Kattegat Kaisergranat Nordsee FU33 Kaisergranat Nordsee FU5 Scholle Nordsee und Skagerrak	Keine Klassifizierung des Bestandszustandes Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich Keine Klassifizierung möglich Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$
<b>DTS VL2440</b>	Sprotte Ostsee Kabeljau Nordsee, 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 Seehecht Nordsee (Nördlicher Bestand) Pollack Nordsee, Skagerrak und Kattegat	Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ $SSB < B_{lim}, F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ $SSB < MSY_{Btrigger}, F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich, Bewirtschaftungszustand unklar
<b>DTS VL40XX</b>	Seelachs Nordsee, Rockall und westlich von Schottland, Skagerrak und Kattegat Kabeljau, Nordostarktis Kabeljau, Ostgrönland und Südwestgrönland Schwarzer Heilbutt Island und Färöer, Westlich von Schottland, Nördlich der Azoren, Ostgrönland Schwarzer Heilbutt Westgrönland (NAFO)	$SSB < MSY_{Btrigger}, F_{curr} > F_{MSY}$ Keine aktuelle Bestandsabschätzung Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich

Segment	Befischter Bestand	Bestandszustand Anfang 2022
<b>PG VL0008A</b> ehemals PG VL0010	Flunder Beltsee und Öresund Hering westliche Ostsee, Kattegat, Skagerrak Scholle Kattegat, Beltsee und Öresund	Keine Klassifizierung des Bestandszustandes $SSB < B_{lim}, F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$
	Schellfisch, Nordostarktis Seelachs, Nordostarktis Rotbarsch ( <i>S. norvegicus</i> ) Island und Färöer, Westlich von Schottland, Nördlich der Azoren, Ostgrönland Rotbarsch <i>S. mentella</i> Südost Grönland (demersal) Rotbarsch <i>S. mentella</i> 1 und 2	Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{MSY}$ nicht definiert, aber $F_{curr} < F_{MGT}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$
<b>TM VL1218</b>	Keine Fänge in 2022	
<b>TM VL1824</b>	Keine Fänge in 2022	
<b>TM VL2440</b>	Keine Fänge in 2022	
<b>TM VL40XX</b>	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 Goldlachs ( <i>Argentina silus</i> ) Färögrund und westlich von Schottland Holzmakrele Nordostatlantik Rotbarsch <i>S. mentella</i> 1 und 2 Eberfische keltische See, Ärmelkanal und Biskaya Holzmakrele zentraler östlicher Atlantik Sardine zentraler östlicher Atlantik Thunmakrele zentraler östlicher Atlantik	Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ $SSB < MSY_{Btrigger}, F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ $SSB < MSY_{Besc}, F_{MSY}$ nicht definiert Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ $SSB < B_{lim}, F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich, Bewirtschaftungszustand unklar Keine Klassifizierung möglich Keine Klassifizierung möglich Keine Klassifizierung möglich

### Anlage 3: Übersicht über die Kapazitätsänderungen im Jahr 2022

Stand der deutschen Fischereiflotte am 31.12.2021

Flottensegment	Anzahl	GT	kW
<b>Kleine Küstenfischerei &lt;12m</b>	<b>968</b>	<b>2.370</b>	<b>25.138</b>
VL0010 PG	911	1.734	20.056
VL1012 PG	57	636	5.082
<b>passiv &gt; 12m</b>	<b>12</b>	<b>1.098</b>	<b>3.077</b>
VL1218 + VL1824 + VL2440 DFN/FPO	12	1.098	3.077
<b>Trawler bis 40 m</b>	<b>47</b>	<b>5.557</b>	<b>14.543</b>
VL0812 DTS	7	107	706
VL1218 DTS	19	653	3.333
VL1824 DTS	9	995	2.088
VL2440 DTS	11	3.670	8.195
VL1824 TM	1	132	221
		<b>10.81</b>	
<b>Baumkurre</b>	<b>203</b>	<b>0</b>	<b>45.487</b>
VL0010 TBB + VL1012 TBB	18	100	1.111
VL1218 TBB	102	3.301	20.385
VL1824 TBB	73	4.706	16.081
VL2440 TBB + VL40XX TBB	10	2.703	7.910
		<b>20.51</b>	
<b>Hochsee pelagisch &gt;40m</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>21.141</b>
		20.51	
VL40XX TM	5	4	21.141
		<b>12.84</b>	
<b>Hochsee demersal &gt;40m</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>14.275</b>
		12.84	
VL40XX DTS	5	9	14.275
<b>Muschel</b>	<b>6</b>	<b>1.783</b>	<b>3.614</b>
VL1218 DRB	0	0	0
VL2440 DRB + VL40XX DRB	6	1.783	3.614
		<b>54.98</b>	
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>1.246</b>	<b>1</b>	<b>127.275</b>

Stand der deutschen Fischereiflotte am 31.12.2022

Flottensegment	Anzahl	GT	kW
<b>Kleine Küstenfischerei &lt;12m</b>	<b>913</b>	<b>2.221</b>	<b>24.067</b>
VL0008 PG (ex. VL0010PG)	751	1.020	13.140
VL0812 PG (ex. VL1012PG)	162	1.201	10.927
<b>passiv &gt; 12m</b>	<b>16</b>	<b>1.265</b>	<b>3.679</b>
VL1218 + VL1824 + VL2440 DFN/FPO	16	1.265	3.679
<b>Trawler bis 40 m</b>	<b>44</b>	<b>5.618</b>	<b>15.067</b>
VL0812 DTS	8	93	776
VL1218 DTS	15	542	2.736

VL1824 DTS	9	1.044	2.236
VL2440 DTS	12	3.939	9.319
VL1824 TM	0	0	0
<b>Baumkurre</b>	<b>193</b>	<b>9.504</b>	<b>41.849</b>
VL0010 TBB + VL1012 TBB	19	103	1.169
VL1218 TBB	97	3.129	19.357
VL1824 TBB	70	4.261	15.273
VL2440 TBB + VL40XX TBB	7	2.011	6.050
		<b>20.51</b>	
<b>Hochsee pelagisch &gt;40m</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>21.141</b>
		20.51	
VL40XX TM	5	4	21.141
		<b>12.84</b>	
<b>Hochsee demersal &gt;40m</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>14.275</b>
		12.84	
VL40XX DTS	5	9	14.275
<b>Muschel</b>	<b>8</b>	<b>2.321</b>	<b>4.924</b>
VL1218 DRB	0	0	0
VL2440 DRB + VL40XX DRB	8	2.321	4.924
		<b>54.29</b>	
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>1.184</b>	<b>2</b>	<b>125.002</b>

#### Absolute Veränderungen 2022 zum Vorjahr

Flottensegment	Anzahl	GT	kW
<b>Kleine Küstenfischerei &lt;12m</b>	<b>-55</b>	<b>-149</b>	<b>-1.071</b>
VL0008 PG (ex. VL0010PG)	-160	-714	-6.916
VL0812 PG (ex. VL1012PG)	105	565	5.845
<b>passiv &gt; 12m</b>	<b>4</b>	<b>167</b>	<b>602</b>
VL1218 + VL1824 + VL2440 DFN/FPO	4	167	602
<b>Trawler bis 40 m</b>	<b>-3</b>	<b>61</b>	<b>524</b>
VL0812 DTS	1	-14	70
VL1218 DTS	-4	-111	-597
VL1824 DTS	0	49	148
VL2440 DTS	1	269	1.124
VL1824 TM	-1	-132	-221
<b>Baumkurre</b>	<b>-10</b>	<b>-1.306</b>	<b>-3.638</b>
VL0010 TBB + VL1012 TBB	1	3	58
VL1218 TBB	-5	-172	-1.028
VL1824 TBB	-3	-445	-808
VL2440 TBB + VL40XX TBB	-3	-692	-1.860
<b>Hochsee pelagisch &gt;40m</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
VL40XX TM	0	0	0
<b>Hochsee demersal &gt;40m</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
VL40XX DTS	0	0	0
<b>Muschel</b>	<b>2</b>	<b>538</b>	<b>1.310</b>

VL1218 DRB	0	0	0
VL2440 DRB + VL40XX DRB	2	538	1.310
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-62</b>	<b>-689</b>	<b>-2.273</b>

Anlage 4: Sustainable Harvest Indicator (SHI) für 2021. 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 vorgelegt wurde.

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
<b>DTS VL40XX</b>	27917716	whg.27.47d, *wit.27.3a47d, *pok.27.3a46, *reb.2127.dp, *reg.27.1-2, ple.27.420, lez.27.4a6a, hke.27.3a46-8abd, had.27.46a20, *had.27.1-2, ghl.27.561214, cod.27.47d20, *cod.27.1-2, *cod.2127.1f14, *reg.27.561214, *usk.27.5a14	16	9	1.43	84	33253380
<b>TM VL40XX</b>	53372319	cjm-sth, cjm-nth, aru.27.5b6a, hom.27.2a4a5b6a7a-ce-k8, hke.27.3a46-8abd, her.27.irls, her.27.3a47d, *whg.27.7b-ce-k, whg.27.47d, *whb.27.1-91214, *spr.27.22-32, pra.27.3a4a, *pok.27.3a46, ple.27.24-32, *her.27.25-2932, her.27.20-24, *her.27.1-24a514a, *had.27.7b-k, had.27.46a20, *had.27.1-2, cod.27.47d20, pil_34.1.3_34.3.1, mac.27.nea, *cod.27.22-24, *hom_34	25	10	1.04	94	57079203
<b>PG VL0812A (ehemals PG VL1012)</b>	547886	sol.27.20-24, ple.27.24-32, *cod.27.22-24, her.27.20-24, mac.27.nea, ple.27.21-23, nep.fu.3-4, *wit.27.3a47d	8	2	1.04	59	930954



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
<b>DTS VL40XX</b>	27917716	whg.27.47d, *wit.27.3a47d, *pok.27.3a46, *reb.2127.dp, *reg.27.1-2, ple.27.420, lez.27.4a6a, hke.27.3a46-8abd, had.27.46a20, *had.27.1-2, ghl.27.561214, cod.27.47d20, *cod.27.1-2, *cod.2127.1f14, *reg.27.561214, *usk.27.5a14	16	9	1.43	84	33253380
<b>TBB VL2440</b>	7659932	ple.27.420, *sol.27.4, tur.27.4, had.27.46a20, whg.27.47d, *wit.27.3a47d, cod.27.47d20, bss.27.4bc7ad-h, hke.27.3a46-8abd, mac.27.nea, *nep.fu.6 nep.fu.8	12	3	0.94	87	8802432
<b>DTS VL2440</b>	13813154	*spr.27.22-32, *ple.27.7d, *pok.27.3a46, sol.27.20-24, *sol.27.4, *sol.27.7d, lez.27.4a6a, mac.27.nea, nep.fu.8, mon.27.78abd, tur.27.4, whg.27.47d, *wit.27.3a47d, ank.27.78abd, bss.27.4bc7ad-h, *cod.27.22-24, *nep.fu.6, hom.27.2a4a5b6a7a-ce-k8, hke.27.3a46-8abd, her.27.3a47d, *her.27.25-2932, her.27.20-24, *her.27.1-24a514a, had.27.46a20, cod.27.47d20, ple.27.24-32, ple.27.420, ple.27.21-23	28	10	0.94	85	16226958
<b>TBB VL40XX</b>	2694534	ple.27.420, *sol.27.4, tur.27.4	3	1	0.93 <sup>a</sup>	78.9	3415679
<b>DTS VL1218</b>	1012091	sol.27.20-24, *cod.27.22-24, cod.27.47d20, had.27.46a20, her.27.20-24, *her.27.25-2932, hke.27.3a46-8abd, mac.27.nea, nep.fu.3-4, *nep.fu.6, *wit.27.3a47d, whg.27.47d, tur.27.4, *spr.27.22-32, nep.fu.8, *pok.27.3a46, ple.27.420, ple.27.24-32, ple.27.21-23	19	6	0.9	72	1401559

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
<b>DTS VL40XX</b>	27917716	whg.27.47d, *wit.27.3a47d, *pok.27.3a46, *reb.2127.dp, *reg.27.1-2, ple.27.420, lez.27.4a6a, hke.27.3a46-8abd, had.27.46a20, *had.27.1-2, ghl.27.561214, cod.27.47d20, *cod.27.1-2, *cod.2127.1f14, *reg.27.561214, *usk.27.5a14	16	9	1.43	84	33253380
<b>DFN VL1218</b>	540197	ple.27.21-23, *pok.27.3a46, sol.27.20-24, *sol.27.4, tur.27.4, *wit.27.3a47d, had.27.46a20, her.27.20-24, cod.27.47d20, *cod.27.22-24, hke.27.3a46-8abd, mac.27.nea, ple.27.420	13	4	0.85	92	588312
<b>DTS VL1824</b>	2032971	*pok.27.3a46, *nep.fu.6, nep.fu.8, sol.27.20-24, mac.27.nea, hke.27.3a46-8abd, had.27.46a20, cod.27.47d20, *cod.27.22-24, ple.27.21-23, *sol.27.4, tur.27.4, whg.27.47d, *wit.27.3a47d, ple.27.24-32, nep.fu.3-4, ple.27.420	17	5	0.75	72	2833514
<b>DTS VL0812 (ehemals DTS VL1012)</b>	96014	*spr.27.22-32, *cod.27.22-24, her.27.20-24, mac.27.nea, ple.27.21-23, ple.27.24-32	6	2	0.48	45	211612
<b>TM VL1824</b>	77645	her.27.20-24, *spr.27.22-32, *cod.27.22-24	3	2	0.48 <sup>a</sup>	100	77776
<b>PG VL0812L</b>	57504	sol.27.20-24, ple.27.24-32, *cod.27.22-24, her.27.20-24, mac.27.nea, ple.27.21-23, nep.fu.3-4, *wit.27.3a47d	8	2	0.63 <sup>a</sup>	45	129148
<b>PG VL008A (ehemals PG VL0010)</b>	759335	ple.27.21-23, sol.27.20-24, ple.27.24-32, mac.27.nea, her.27.20-24, *cod.27.22-24	6	1	1.35	20	3716658
<b>PG VL0008L</b>	200190	ple.27.21-23, sol.27.20-24, ple.27.24-32, mac.27.nea, her.27.20-24, *cod.27.22-24	6	1	1.23	23	882220

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
<b>DTS VL40XX</b>	27917716	whg.27.47d, *wit.27.3a47d, *pok.27.3a46, *reb.2127.dp, *reg.27.1-2, ple.27.420, lez.27.4a6a, hke.27.3a46-8abd, had.27.46a20, *had.27.1-2, ghl.27.561214, cod.27.47d20, *cod.27.1-2, *cod.2127.1f14, *reg.27.561214, *usk.27.5a14	16	9	1.43	84	33253380
<b>TBB VL1824</b>	2034173	bss.27.4bc7ad-h, ple.27.420, nep.fu.8, *nep.fu.6, hke.27.3a46-8abd, had.27.46a20, cod.27.47d20, *wit.27.3a47d, whg.27.47d, tur.27.4, *sol.27.4	11	3	0.87	10	19492179
<b>DFN VL2440</b>	851244	ank.27.78abd, mon.27.78abd, tur.27.4	3	0	0.72	24.60	3459857
<b>TM VL1218 TM VL2440</b>	<b>Keine Fänge in 2021</b>						

**Anlage 5: Übersicht der Indikatorwerte für die verschiedenen Segmente (Log\*= logbuchpflichtige Fahrzeuge) von 2009 bis 2022.**

Segment	Indikator	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>PG VL0008A</b>	<b>Tech</b>	0.26	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
<b>Ehemals PG VL0010</b>	<b>SAR</b>	1	2	2	1	2	1	1	2	1	1	2	2	1	
	<b>SHI</b>	2.46	2.57	2.56	2.63	2.53	2.64	2.56	2.6	2.12	2.36	2.28	1.96	1.35	
	<b>CR/BER</b>	0.16	1.01	0.72	0.82	0.44	1.36	1	1.23	1.14	0.45	0.13	0.06	-3.28	
	<b>RoFTA</b>	-36.1	2	-14.6	-11.4	-27.8	18.9	0.26	12.4	7.3	-32.2	-60	-59.3	-	351.1
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	1766	841	838	809	783	768	743	729	691	666	650	631	617	66
	<b>GT</b>	3564	1715	1702	1615	1544	1521	1516	1527	1398	1317	1311	1271	1238	102
	<b>kW</b>	35786	17435	17809	17175	16832	17000	16993	17202	16268	15361	15477	15227	15143	1592
	<b>Anzahl Fz Log*</b>	172	161	155	144	132	130	129	135	116	107	106	100	98	0
	<b>GT Log*</b>	846	814	798	721	659	656	672	721	616	560	565	541	527	0
	<b>kW Log*</b>	8.135	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
<b>PG VL0008L</b>	<b>Tech</b>													0	0
	<b>SAR</b>													1	
	<b>SHI</b>													1.23	
	<b>CR/BER</b>														
	<b>RoFTA</b>														
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>														451

Segment	Indikator	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>PG VL0008A</b>	<b>Tech</b>	0.26	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
<b>Ehemals PG VL0010</b>	<b>SAR</b>	1	2	2	1	2	1	1	2	1	1	2	2	1	
	<b>SHI</b>	2.46	2.57	2.56	2.63	2.53	2.64	2.56	2.6	2.12	2.36	2.28	1.96	1.35	
	<b>CR/BER</b>	0.16	1.01	0.72	0.82	0.44	1.36	1	1.23	1.14	0.45	0.13	0.06	-3.28	
	<b>RoFTA</b>	-36.1	2	-14.6	-11.4	-27.8	18.9	0.26	12.4	7.3	-32.2	-60	-59.3	-	351.1
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	1766	841	838	809	783	768	743	729	691	666	650	631	617	66
	<b>GT</b>	3564	1715	1702	1615	1544	1521	1516	1527	1398	1317	1311	1271	1238	102
	<b>kW</b>	35786	17435	17809	17175	16832	17000	16993	17202	16268	15361	15477	15227	15143	1592
	<b>Anzahl Fz Log*</b>	172	161	155	144	132	130	129	135	116	107	106	100	98	0
	<b>GT Log*</b>	846	814	798	721	659	656	672	721	616	560	565	541	527	0
	<b>kW Log*</b>	8.135	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
	<b>GT</b>														608
	<b>kW</b>														8.230
	<b>Anzahl Fz Log*</b>														0
	<b>GT Log*</b>														0
<b>kW Log*</b>														0	
<b>PG VL0812A</b>	<b>Tech</b>	0.53	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
<b>Ehemals PG VL1012</b>	<b>SAR</b>	2	2	2	1	2	1	1	2	1	2	2	2	1	

Segment	Indikator	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>PG VL0008A</b>	<b>Tech</b>	0.26	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
<b>Ehemals PG VL0010</b>	<b>SAR</b>	1	2	2	1	2	1	1	2	1	1	2	2	1	
	<b>SHI</b>	2.46	2.57	2.56	2.63	2.53	2.64	2.56	2.6	2.12	2.36	2.28	1.96	1.35	
	<b>CR/BER</b>	0.16	1.01	0.72	0.82	0.44	1.36	1	1.23	1.14	0.45	0.13	0.06	-3.28	
	<b>RoFTA</b>	-36.1	2	-14.6	-11.4	-27.8	18.9	0.26	12.4	7.3	-32.2	-60	-59.3	-	351.1
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	1766	841	838	809	783	768	743	729	691	666	650	631	617	66
	<b>GT</b>	3564	1715	1702	1615	1544	1521	1516	1527	1398	1317	1311	1271	1238	102
	<b>kW</b>	35786	17435	17809	17175	16832	17000	16993	17202	16268	15361	15477	15227	15143	1592
	<b>Anzahl Fz Log*</b>	172	161	155	144	132	130	129	135	116	107	106	100	98	0
	<b>GT Log*</b>	846	814	798	721	659	656	672	721	616	560	565	541	527	0
	<b>kW Log*</b>	8.135	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
	<b>SHI</b>	2.43	2.5	2.4	2.52	2.28	2.37	2.44	2.49	2.12	2.16	2.13	1.91	1.04	
	<b>CR/BER</b>	0.38	0.48	0.38	0.56	0.48	0.12	0.42	0.61	0.04	-0.15	0.16	-0.12		
	<b>RoFTA</b>	-30.9	-26.4	-29.6	-20.8	-24	-42.8	-28.4	-23.5	-79.2	-70.3	-51.1	-67.5		
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	76	72	66	68	66	67	64	58	58	50	49	45	45	50
	<b>GT</b>	840	790	719	750	717	723	695	646	668	579	577	549	532	462
<b>kW</b>	6.357	6.122	5.494	5.948	5.692	5.847	5.57	5.199	5.301	4.751	4.722	4369	4323	4267	
<b>PG VL0812L</b>	<b>Tech</b>														0.35

Segment	Indikator	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
<b>PG VL0008A</b>	<b>Tech</b>	0.26	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	
<b>Ehemals PG VL0010</b>	<b>SAR</b>	1	2	2	1	2	1	1	2	1	1	2	2	1		
	<b>SHI</b>	2.46	2.57	2.56	2.63	2.53	2.64	2.56	2.6	2.12	2.36	2.28	1.96	1.35		
	<b>CR/BER</b>	0.16	1.01	0.72	0.82	0.44	1.36	1	1.23	1.14	0.45	0.13	0.06	-3.28		
	<b>RoFTA</b>	-36.1	2	-14.6	-11.4	-27.8	18.9	0.26	12.4	7.3	-32.2	-60	-59.3	-	351.1	
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	1766	841	838	809	783	768	743	729	691	666	650	631	617	66	
	<b>GT</b>	3564	1715	1702	1615	1544	1521	1516	1527	1398	1317	1311	1271	1238	102	
	<b>kW</b>	35786	17435	17809	17175	16832	17000	16993	17202	16268	15361	15477	15227	15143	1592	
	<b>Anzahl Fz Log*</b>	172	161	155	144	132	130	129	135	116	107	106	100	98	0	
	<b>GT Log*</b>	846	814	798	721	659	656	672	721	616	560	565	541	527	0	
	<b>kW Log*</b>	8.135	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	
	<b>SAR</b>														1	
	<b>SHI</b>														0.63	
	<b>CR/BER</b>														0.02	
	<b>RoFTA</b>														-56.4	
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>															84
<b>GT</b>															584	
<b>kW</b>															5430	

Segment	Indikator	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>PG VL0008A</b>	<b>Tech</b>	0.26	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
<b>Ehemals PG VL0010</b>	<b>SAR</b>	1	2	2	1	2	1	1	2	1	1	2	2	1	
	<b>SHI</b>	2.46	2.57	2.56	2.63	2.53	2.64	2.56	2.6	2.12	2.36	2.28	1.96	1.35	
	<b>CR/BER</b>	0.16	1.01	0.72	0.82	0.44	1.36	1	1.23	1.14	0.45	0.13	0.06	-3.28	
	<b>RoFTA</b>	-36.1	2	-14.6	-11.4	-27.8	18.9	0.26	12.4	7.3	-32.2	-60	-59.3	-	351.1
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	1766	841	838	809	783	768	743	729	691	666	650	631	617	66
	<b>GT</b>	3564	1715	1702	1615	1544	1521	1516	1527	1398	1317	1311	1271	1238	102
	<b>kW</b>	35786	17435	17809	17175	16832	17000	16993	17202	16268	15361	15477	15227	15143	1592
	<b>Anzahl Fz Log*</b>	172	161	155	144	132	130	129	135	116	107	106	100	98	0
	<b>GT Log*</b>	846	814	798	721	659	656	672	721	616	560	565	541	527	0
	<b>kW Log*</b>	8.135	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
<b>DFN VL1218</b>	<b>Tech</b>	0.48	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
	<b>SAR</b>	2	2	2	3	3	1	1	1	1	2	3	2	2	
	<b>SHI</b>	2.23	1.99	1.79	1.97	1.84	1.63	1.71	1.79	1.84	1.97	1.74	1.18	0.85	
	<b>CR/BER</b>	1.47	2.42	0.5	7.54	3.85	1.85	-1.51	6.65	4.46	0.36	9.19	2.31	-1.98	
	<b>RoFTA</b>	18.7	58.5	-18.5	178.9	98.4	36.8	-96.9	176.3	107.9	-18.4	197.2	57.1	136.8	
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	16	12	10	7	11	9	5	5	7	5	4	5	5	5
	<b>GT</b>	365	273	237	147	272	220	121	132	193	150	124	152	131	119



Segment	Indikator	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>PG VL0008A</b>	<b>Tech</b>	0.26	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
<b>Ehemals PG VL0010</b>	<b>SAR</b>	1	2	2	1	2	1	1	2	1	1	2	2	1	
	<b>SHI</b>	2.46	2.57	2.56	2.63	2.53	2.64	2.56	2.6	2.12	2.36	2.28	1.96	1.35	
	<b>CR/BER</b>	0.16	1.01	0.72	0.82	0.44	1.36	1	1.23	1.14	0.45	0.13	0.06	-3.28	
	<b>RoFTA</b>	-36.1	2	-14.6	-11.4	-27.8	18.9	0.26	12.4	7.3	-32.2	-60	-59.3	-	351.1
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	1766	841	838	809	783	768	743	729	691	666	650	631	617	66
	<b>GT</b>	3564	1715	1702	1615	1544	1521	1516	1527	1398	1317	1311	1271	1238	102
	<b>kW</b>	35786	17435	17809	17175	16832	17000	16993	17202	16268	15361	15477	15227	15143	1592
	<b>Anzahl Fz Log*</b>	172	161	155	144	132	130	129	135	116	107	106	100	98	0
	<b>GT Log*</b>	846	814	798	721	659	656	672	721	616	560	565	541	527	0
	<b>kW Log*</b>	8.135	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
	<b>kW</b>	2.216	1.666	1.309	842	1.592	1.182	1.182	821	969	690	590	809	854	690
<b>DFN VL2440</b>	<b>Tech</b>	0.5	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
	<b>SAR</b>	1	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	
	<b>SHI</b>	1.77	1.58	1.42	1.5	1.2	1.17	1.07	1.19	1.34	1.58	1.19	0.70	0.72	
	<b>CR/BER</b>	-0.82	1.63	0.73	-0.22	0.37	0.13	0.77	0.7	1.85	6.78	-0.28	0.24	-1.98	
	<b>RoFTA</b>	-59.5	45.9	-42.2	-91.7	-50.8	-53.2	-12.6	-19.8	23.9	168	-83.7	48.1	-	136.8

Segment	Indikator	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
<b>PG VL0008A</b>	<b>Tech</b>	0.26	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	
<b>Ehemals PG VL0010</b>	<b>SAR</b>	1	2	2	1	2	1	1	2	1	1	2	2	1		
	<b>SHI</b>	2.46	2.57	2.56	2.63	2.53	2.64	2.56	2.6	2.12	2.36	2.28	1.96	1.35		
	<b>CR/BER</b>	0.16	1.01	0.72	0.82	0.44	1.36	1	1.23	1.14	0.45	0.13	0.06	-3.28		
	<b>RoFTA</b>	-36.1	2	-14.6	-11.4	-27.8	18.9	0.26	12.4	7.3	-32.2	-60	-59.3	-	351.1	
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	1766	841	838	809	783	768	743	729	691	666	650	631	617	66	
	<b>GT</b>	3564	1715	1702	1615	1544	1521	1516	1527	1398	1317	1311	1271	1238	102	
	<b>kW</b>	35786	17435	17809	17175	16832	17000	16993	17202	16268	15361	15477	15227	15143	1592	
	<b>Anzahl Fz Log*</b>	172	161	155	144	132	130	129	135	116	107	106	100	98	0	
	<b>GT Log*</b>	846	814	798	721	659	656	672	721	616	560	565	541	527	0	
	<b>kW Log*</b>	8.135	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	
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	5	5	4	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	2	4
	<b>GT</b>	877	877	729	877	877	877	729	729	877	877	877	877	877	461	708
	<b>kW</b>	1.897	1.897	1.475	1.897	1.897	1.897	1.475	1.475	1.897	1.897	1.897	1.897	1.897	853	1515
<b>TBB VL1012</b>	<b>Tech</b>	0.33	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	
	<b>SAR</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	<b>SHI</b>	1.63	1.91	1.55	1.31	1.47	1.03	1.06	0.88	0.95	k.A.	k.A.	1.32	k.A.		
	<b>CR/BER</b>	2.27	1.11	-0.35	3.19	3.31	1.08	0.13	1.28	0.98	1.43	-0.07	1.15	0.66		

Segment	Indikator	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
<b>PG VL0008A</b>	<b>Tech</b>	0.26	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	
<b>Ehemals PG VL0010</b>	<b>SAR</b>	1	2	2	1	2	1	1	2	1	1	2	2	1		
	<b>SHI</b>	2.46	2.57	2.56	2.63	2.53	2.64	2.56	2.6	2.12	2.36	2.28	1.96	1.35		
	<b>CR/BER</b>	0.16	1.01	0.72	0.82	0.44	1.36	1	1.23	1.14	0.45	0.13	0.06	-3.28		
	<b>RoFTA</b>	-36.1	2	-14.6	-11.4	-27.8	18.9	0.26	12.4	7.3	-32.2	-60	-59.3	-	351.1	
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	1766	841	838	809	783	768	743	729	691	666	650	631	617	66	
	<b>GT</b>	3564	1715	1702	1615	1544	1521	1516	1527	1398	1317	1311	1271	1238	102	
	<b>kW</b>	35786	17435	17809	17175	16832	17000	16993	17202	16268	15361	15477	15227	15143	1592	
	<b>Anzahl Fz Log*</b>	172	161	155	144	132	130	129	135	116	107	106	100	98	0	
	<b>GT Log*</b>	846	814	798	721	659	656	672	721	616	560	565	541	527	0	
	<b>kW Log*</b>	8.135	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	
	<b>RoFTA</b>	46.7	8.2	-75	124	133.1	6.6	-67.5	9.26	-3.8	32.1	-67.7	5.47	-18.0		
	<b>Anzahl Fahr- zeuge</b>	5	7	6	5	5	5	5	5	5	7	5	4	4	4	6
	<b>GT</b>	61	85	74	63	63	63	63	63	63	78	63	53	53	53	57
	<b>kW</b>	457	624	564	515	515	515	515	515	515	676	515	424	424	424	501
<b>TBB VL1218</b>	<b>Tech</b>	0.64	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	
	<b>SAR</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		

Segment	Indikator	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>PG VL0008A</b>	<b>Tech</b>	0.26	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
<b>Ehemals PG VL0010</b>	<b>SAR</b>	1	2	2	1	2	1	1	2	1	1	2	2	1	
	<b>SHI</b>	2.46	2.57	2.56	2.63	2.53	2.64	2.56	2.6	2.12	2.36	2.28	1.96	1.35	
	<b>CR/BER</b>	0.16	1.01	0.72	0.82	0.44	1.36	1	1.23	1.14	0.45	0.13	0.06	-3.28	
	<b>RoFTA</b>	-36.1	2	-14.6	-11.4	-27.8	18.9	0.26	12.4	7.3	-32.2	-60	-59.3	-	351.1
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	1766	841	838	809	783	768	743	729	691	666	650	631	617	66
	<b>GT</b>	3564	1715	1702	1615	1544	1521	1516	1527	1398	1317	1311	1271	1238	102
	<b>kW</b>	35786	17435	17809	17175	16832	17000	16993	17202	16268	15361	15477	15227	15143	1592
	<b>Anzahl Fz Log*</b>	172	161	155	144	132	130	129	135	116	107	106	100	98	0
	<b>GT Log*</b>	846	814	798	721	659	656	672	721	616	560	565	541	527	0
	<b>kW Log*</b>	8.135	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
	<b>SHI</b>	2.32	2.81	2.70	3.48	3.22	3.06	2.23	2.80	k.A.	1.18	1.53	1.24	k.A.	
	<b>CR/BER</b>	1.23	1.42	0.97	2.74	2.57	1.79	1.5	1.91	1.45	2.25	0.14	0.89	0.98	
	<b>RoFTA</b>	15.1	22.7	-1.3	87.7	92.9	45.1	35	56.2	45.5	75.4	-46.7	-6.7	1.6	
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	140	134	127	118	120	117	112	111	108	109	105	100	97	89
	<b>GT</b>	4.268	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
<b>kW</b>	26.79 1	25.65	24.30 8	22.67 8	22.96 2	22.65 1	21.59 7	21.67 1	21.23 4	21.51	20.77	19.94 6	19.48 7	17.90 3	

Segment	Indikator	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>PG VL0008A</b>	<b>Tech</b>	0.26	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
<b>Ehemals PG VL0010</b>	<b>SAR</b>	1	2	2	1	2	1	1	2	1	1	2	2	1	
	<b>SHI</b>	2.46	2.57	2.56	2.63	2.53	2.64	2.56	2.6	2.12	2.36	2.28	1.96	1.35	
	<b>CR/BER</b>	0.16	1.01	0.72	0.82	0.44	1.36	1	1.23	1.14	0.45	0.13	0.06	-3.28	
	<b>RoFTA</b>	-36.1	2	-14.6	-11.4	-27.8	18.9	0.26	12.4	7.3	-32.2	-60	-59.3	-	351.1
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	1766	841	838	809	783	768	743	729	691	666	650	631	617	66
	<b>GT</b>	3564	1715	1702	1615	1544	1521	1516	1527	1398	1317	1311	1271	1238	102
	<b>kW</b>	35786	17435	17809	17175	16832	17000	16993	17202	16268	15361	15477	15227	15143	1592
	<b>Anzahl Fz Log*</b>	172	161	155	144	132	130	129	135	116	107	106	100	98	0
	<b>GT Log*</b>	846	814	798	721	659	656	672	721	616	560	565	541	527	0
	<b>kW Log*</b>	8.135	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
<b>TBB VL1824</b>	<b>Tech</b>	0.56	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
	<b>SAR</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	<b>SHI</b>	2.23	2.38	2.28	2.52	3.24	2.17	1.7	1.56	1.27	1.6	1.56	1.42	0.87	
	<b>CR/BER</b>	0.84	1.11	0.59	1.91	1.98	1.43	1.2	2.06	1.17	2.41	0.14	1.29	0.73	
	<b>RoFTA</b>	-4.2	6.3	-16.2	36.2	39.4	19.5	10.1	60.7	13.7	64.7	-36.5	12.2	-9.6	
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	63	61	62	63	67	63	63	65	67	70	69	70	70	66
	<b>GT</b>	3.892	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

Segment	Indikator	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>PG VL0008A</b>	<b>Tech</b>	0.26	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
<b>Ehemals PG VL0010</b>	<b>SAR</b>	1	2	2	1	2	1	1	2	1	1	2	2	1	
	<b>SHI</b>	2.46	2.57	2.56	2.63	2.53	2.64	2.56	2.6	2.12	2.36	2.28	1.96	1.35	
	<b>CR/BER</b>	0.16	1.01	0.72	0.82	0.44	1.36	1	1.23	1.14	0.45	0.13	0.06	-3.28	
	<b>RoFTA</b>	-36.1	2	-14.6	-11.4	-27.8	18.9	0.26	12.4	7.3	-32.2	-60	-59.3	-	351.1
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	1766	841	838	809	783	768	743	729	691	666	650	631	617	66
	<b>GT</b>	3564	1715	1702	1615	1544	1521	1516	1527	1398	1317	1311	1271	1238	102
	<b>kW</b>	35786	17435	17809	17175	16832	17000	16993	17202	16268	15361	15477	15227	15143	1592
	<b>Anzahl Fz Log*</b>	172	161	155	144	132	130	129	135	116	107	106	100	98	0
	<b>GT Log*</b>	846	814	798	721	659	656	672	721	616	560	565	541	527	0
	<b>kW Log*</b>	8.135	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
	<b>kW</b>	13.65 2	13.17 5	13.39 4	13.61 6	14.53 7	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
<b>TBB VL2440</b>	<b>Tech</b>	0.77	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
	<b>SAR</b>	1	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	2	
	<b>SHI</b>	1.64	1.69	1.45	1.52	1.45	1.52	1.52	1.73	1.92	1.93	1.8	1.41	0.94	
	<b>CR/BER</b>	1.98	1.04	0.69	1	2.03	1.33	2.02	1.74	1.52	4.95	1.56	1.2	0.74	
	<b>RoFTA</b>	39.4	3.5	-12.2	-0.6	41.7	12.2	35.1	44.5	22.3	130	15.2	6.1	-6.8	

Segment	Indikator	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>PG VL0008A</b>	<b>Tech</b>	0.26	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
<b>Ehemals PG VL0010</b>	<b>SAR</b>	1	2	2	1	2	1	1	2	1	1	2	2	1	
	<b>SHI</b>	2.46	2.57	2.56	2.63	2.53	2.64	2.56	2.6	2.12	2.36	2.28	1.96	1.35	
	<b>CR/BER</b>	0.16	1.01	0.72	0.82	0.44	1.36	1	1.23	1.14	0.45	0.13	0.06	-3.28	
	<b>RoFTA</b>	-36.1	2	-14.6	-11.4	-27.8	18.9	0.26	12.4	7.3	-32.2	-60	-59.3	-	351.1
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	1766	841	838	809	783	768	743	729	691	666	650	631	617	66
	<b>GT</b>	3564	1715	1702	1615	1544	1521	1516	1527	1398	1317	1311	1271	1238	102
	<b>kW</b>	35786	17435	17809	17175	16832	17000	16993	17202	16268	15361	15477	15227	15143	1592
	<b>Anzahl Fz Log*</b>	172	161	155	144	132	130	129	135	116	107	106	100	98	0
	<b>GT Log*</b>	846	814	798	721	659	656	672	721	616	560	565	541	527	0
	<b>kW Log*</b>	8.135	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
	<b>Anzahl Fahr- zeuge</b>	7	8	8	9	8	10	10	9	10	10	6	6	7	4
	<b>GT</b>	1.424	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
	<b>kW</b>	4.874	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
<b>TBB VL40XX</b>	<b>Tech</b>	0.61	1	0.63	0.54	0.53	0.62	1	0.94	0.95	0.84	0.74	0.78	0.76	0.84
	<b>SAR</b>						0	0	0	0	0	0	0	0	
	<b>SHI</b>						1.18	1.52	1.65	1.81	1.79	1.71	1.39	0.93	

Segment	Indikator	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
<b>PG VL0008A</b>	<b>Tech</b>	0.26	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	
<b>Ehemals PG VL0010</b>	<b>SAR</b>	1	2	2	1	2	1	1	2	1	1	2	2	1		
	<b>SHI</b>	2.46	2.57	2.56	2.63	2.53	2.64	2.56	2.6	2.12	2.36	2.28	1.96	1.35		
	<b>CR/BER</b>	0.16	1.01	0.72	0.82	0.44	1.36	1	1.23	1.14	0.45	0.13	0.06	-3.28		
	<b>RoFTA</b>	-36.1	2	-14.6	-11.4	-27.8	18.9	0.26	12.4	7.3	-32.2	-60	-59.3	-	351.1	
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	1766	841	838	809	783	768	743	729	691	666	650	631	617	66	
	<b>GT</b>	3564	1715	1702	1615	1544	1521	1516	1527	1398	1317	1311	1271	1238	102	
	<b>kW</b>	35786	17435	17809	17175	16832	17000	16993	17202	16268	15361	15477	15227	15143	1592	
	<b>Anzahl Fz Log*</b>	172	161	155	144	132	130	129	135	116	107	106	100	98	0	
	<b>GT Log*</b>	846	814	798	721	659	656	672	721	616	560	565	541	527	0	
	<b>kW Log*</b>	8.135	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	
	<b>CR/BER</b>															
	<b>RoFTA</b>															
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	1	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	2
	<b>GT</b>	446	791	446	791	791	791	791	791	791	791	791	1.219	1.219	1.219	874
<b>kW</b>	1.471	2.221	1.471	2.221	2.221	2.221	2.221	2.221	1.853	1.853	1.853	3.293	3.293	3.293	2.543	
<b>DTS VL0812</b>	<b>Tech</b>	0.54	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	
	<b>SAR</b>	2	2	2	2	2	1	1	2	1	2	2	2	1		



Segment	Indikator	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>PG VL0008A</b>	<b>Tech</b>	0.26	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
<b>Ehemals PG VL0010</b>	<b>SAR</b>	1	2	2	1	2	1	1	2	1	1	2	2	1	
	<b>SHI</b>	2.46	2.57	2.56	2.63	2.53	2.64	2.56	2.6	2.12	2.36	2.28	1.96	1.35	
	<b>CR/BER</b>	0.16	1.01	0.72	0.82	0.44	1.36	1	1.23	1.14	0.45	0.13	0.06	-3.28	
	<b>RoFTA</b>	-36.1	2	-14.6	-11.4	-27.8	18.9	0.26	12.4	7.3	-32.2	-60	-59.3	-	351.1
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	1766	841	838	809	783	768	743	729	691	666	650	631	617	66
	<b>GT</b>	3564	1715	1702	1615	1544	1521	1516	1527	1398	1317	1311	1271	1238	102
	<b>kW</b>	35786	17435	17809	17175	16832	17000	16993	17202	16268	15361	15477	15227	15143	1592
	<b>Anzahl Fz Log*</b>	172	161	155	144	132	130	129	135	116	107	106	100	98	0
	<b>GT Log*</b>	846	814	798	721	659	656	672	721	616	560	565	541	527	0
	<b>kW Log*</b>	8.135	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
<b>Ehemals DTS VL1012</b>	<b>SHI</b>	2.65	2.89	3.17	2.69	2.81	2.83	2.55	2.38	1.94	1.61	2	2.22	0.48	
	<b>CR/BER</b>	-0.08	1.18	0.67	0.56	0.66	0.39	0.41	0.29	0.81	0.97	0.41	-0.14	-1.04	
	<b>RoFTA</b>	-70.8	12.3	-19.5	-29	-23.6	-47.6	-57.7	-4.7	-21.7	-2.1	-31.1	-54.9	-	114.4
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	13	15	15	10	12	11	10	10	6	8	4	7	7	7
	<b>GT</b>	213	244	233	146	183	169	154	156	94	112	52	96	107	89
	<b>kW</b>	2.055	2.202	2.202	1.441	1.803	1.608	1.425	1.433	744	853	358	686	706	707

Segment	Indikator	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>PG VL0008A</b>	<b>Tech</b>	0.26	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
<b>Ehemals PG VL0010</b>	<b>SAR</b>	1	2	2	1	2	1	1	2	1	1	2	2	1	
	<b>SHI</b>	2.46	2.57	2.56	2.63	2.53	2.64	2.56	2.6	2.12	2.36	2.28	1.96	1.35	
	<b>CR/BER</b>	0.16	1.01	0.72	0.82	0.44	1.36	1	1.23	1.14	0.45	0.13	0.06	-3.28	
	<b>RoFTA</b>	-36.1	2	-14.6	-11.4	-27.8	18.9	0.26	12.4	7.3	-32.2	-60	-59.3	-	351.1
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	1766	841	838	809	783	768	743	729	691	666	650	631	617	66
	<b>GT</b>	3564	1715	1702	1615	1544	1521	1516	1527	1398	1317	1311	1271	1238	102
	<b>kW</b>	35786	17435	17809	17175	16832	17000	16993	17202	16268	15361	15477	15227	15143	1592
	<b>Anzahl Fz Log*</b>	172	161	155	144	132	130	129	135	116	107	106	100	98	0
	<b>GT Log*</b>	846	814	798	721	659	656	672	721	616	560	565	541	527	0
	<b>kW Log*</b>	8.135	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
<b>DTS VL1218</b>	<b>Tech</b>	0.49	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
	<b>SAR</b>	2	2	2	2	2	1	1	2	1	1	2	2	0	
	<b>SHI</b>	2.7	2.63	2.78	2.71	2.6	2.71	2.86	2.63	2.26	1.88	1.77	1.85	0.9	
	<b>CR/BER</b>	0.68	0.81	0.6	1	0.82	0.8	0.74	0.57	0.81	1.37	1.54	0.25	0.14	
	<b>RoFTA</b>	-9.4	-7.6	-16.7	-0.7	-7.5	-8.1	-10.7	-18.9	-18.9	17.7	24	-41.2	-35.5	
	<b>Anzahl Fahr- zeuge</b>	39	37	33	27	30	29	28	27	20	17	18	19	19	15

Segment	Indikator	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>PG VL0008A</b>	<b>Tech</b>	0.26	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
<b>Ehemals PG VL0010</b>	<b>SAR</b>	1	2	2	1	2	1	1	2	1	1	2	2	1	
	<b>SHI</b>	2.46	2.57	2.56	2.63	2.53	2.64	2.56	2.6	2.12	2.36	2.28	1.96	1.35	
	<b>CR/BER</b>	0.16	1.01	0.72	0.82	0.44	1.36	1	1.23	1.14	0.45	0.13	0.06	-3.28	
	<b>RoFTA</b>	-36.1	2	-14.6	-11.4	-27.8	18.9	0.26	12.4	7.3	-32.2	-60	-59.3	-	351.1
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	1766	841	838	809	783	768	743	729	691	666	650	631	617	66
	<b>GT</b>	3564	1715	1702	1615	1544	1521	1516	1527	1398	1317	1311	1271	1238	102
	<b>kW</b>	35786	17435	17809	17175	16832	17000	16993	17202	16268	15361	15477	15227	15143	1592
	<b>Anzahl Fz Log*</b>	172	161	155	144	132	130	129	135	116	107	106	100	98	0
	<b>GT Log*</b>	846	814	798	721	659	656	672	721	616	560	565	541	527	0
	<b>kW Log*</b>	8.135	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
	<b>GT</b>	1.31	1.239	1.129	923	1.024	1.008	826	866	655	548	623	649	649	533
	<b>kW</b>	7.283	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
<b>DTS VL1824</b>	<b>Tech</b>	0.64	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
	<b>SAR</b>	2	1	2	2	1	0	0	1	1	1	2	2	0	
	<b>SHI</b>	1.91	1.5	1.68	1.7	1.46	1.51	1.41	1.46	1.4	1.21	1.55	1.45	0.75	
	<b>CR/BER</b>	0.9	1.19	0.91	0.51	2.84	2.22	1.32	2.91	1.59	3.49	2.93	0.57	0.95	
	<b>RoFTA</b>	-0.5	9	-3	-15.9	50.9	37.6	12.3	66.2	33.6	82.4	60.7	-19.5	1.1	

Segment	Indikator	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>PG VL0008A</b>	<b>Tech</b>	0.26	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
<b>Ehemals PG VL0010</b>	<b>SAR</b>	1	2	2	1	2	1	1	2	1	1	2	2	1	
	<b>SHI</b>	2.46	2.57	2.56	2.63	2.53	2.64	2.56	2.6	2.12	2.36	2.28	1.96	1.35	
	<b>CR/BER</b>	0.16	1.01	0.72	0.82	0.44	1.36	1	1.23	1.14	0.45	0.13	0.06	-3.28	
	<b>RoFTA</b>	-36.1	2	-14.6	-11.4	-27.8	18.9	0.26	12.4	7.3	-32.2	-60	-59.3	-	351.1
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	1766	841	838	809	783	768	743	729	691	666	650	631	617	66
	<b>GT</b>	3564	1715	1702	1615	1544	1521	1516	1527	1398	1317	1311	1271	1238	102
	<b>kW</b>	35786	17435	17809	17175	16832	17000	16993	17202	16268	15361	15477	15227	15143	1592
	<b>Anzahl Fz Log*</b>	172	161	155	144	132	130	129	135	116	107	106	100	98	0
	<b>GT Log*</b>	846	814	798	721	659	656	672	721	616	560	565	541	527	0
	<b>kW Log*</b>	8.135	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
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	28	30	29	20	18	17	16	13	13	11	14	11	10	11
	<b>GT</b>	3.045	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
	<b>kW</b>	6.122	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
<b>DTS VL2440</b>	<b>Tech</b>	0.62	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
	<b>SAR</b>	3	2	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	1	
	<b>SHI</b>	1.7	1.51	1.32	1.27	1.19	1.24	1.22	1.23	1.3	1.35	1.36	1.21	0.94	
	<b>CR/BER</b>	1.02	1.51	1.87	1.05	1.36	1.3	2.02	2.24	1.25	1.18	1.06	0.87	1.06	

Segment	Indikator	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>PG VL0008A</b>	<b>Tech</b>	0.26	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
<b>Ehemals PG VL0010</b>	<b>SAR</b>	1	2	2	1	2	1	1	2	1	1	2	2	1	
	<b>SHI</b>	2.46	2.57	2.56	2.63	2.53	2.64	2.56	2.6	2.12	2.36	2.28	1.96	1.35	
	<b>CR/BER</b>	0.16	1.01	0.72	0.82	0.44	1.36	1	1.23	1.14	0.45	0.13	0.06	-3.28	
	<b>RoFTA</b>	-36.1	2	-14.6	-11.4	-27.8	18.9	0.26	12.4	7.3	-32.2	-60	-59.3	-	351.1
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	1766	841	838	809	783	768	743	729	691	666	650	631	617	66
	<b>GT</b>	3564	1715	1702	1615	1544	1521	1516	1527	1398	1317	1311	1271	1238	102
	<b>kW</b>	35786	17435	17809	17175	16832	17000	16993	17202	16268	15361	15477	15227	15143	1592
	<b>Anzahl Fz Log*</b>	172	161	155	144	132	130	129	135	116	107	106	100	98	0
	<b>GT Log*</b>	846	814	798	721	659	656	672	721	616	560	565	541	527	0
	<b>kW Log*</b>	8.135	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
	<b>RoFTA</b>	4.1	20.4	32.5	3.2	12.6	8.8	31.1	31.2	23.6	5.5	0.7	-6.2	5.6	
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	16	16	13	10	11	12	10	9	8	11	14	12	11	11
	<b>GT</b>	3.439	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
	<b>kW</b>	7.409	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
<b>DTS VL40XX</b>	<b>Tech</b>	0.82	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
	<b>SAR</b>	2	4	4	5	2	2	3	4	5	5	6	7	9	
	<b>SHI</b>	1.07	1.01	1.27	1.34	1.48	1.13	1.34	1.44	1.63	1.37	1.61	1.5	1.43	

Segment	Indikator	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>PG VL0008A</b>	<b>Tech</b>	0.26	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
<b>Ehemals PG VL0010</b>	<b>SAR</b>	1	2	2	1	2	1	1	2	1	1	2	2	1	
	<b>SHI</b>	2.46	2.57	2.56	2.63	2.53	2.64	2.56	2.6	2.12	2.36	2.28	1.96	1.35	
	<b>CR/BER</b>	0.16	1.01	0.72	0.82	0.44	1.36	1	1.23	1.14	0.45	0.13	0.06	-3.28	
	<b>RoFTA</b>	-36.1	2	-14.6	-11.4	-27.8	18.9	0.26	12.4	7.3	-32.2	-60	-59.3	-	351.1
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	1766	841	838	809	783	768	743	729	691	666	650	631	617	66
	<b>GT</b>	3564	1715	1702	1615	1544	1521	1516	1527	1398	1317	1311	1271	1238	102
	<b>kW</b>	35786	17435	17809	17175	16832	17000	16993	17202	16268	15361	15477	15227	15143	1592
	<b>Anzahl Fz Log*</b>	172	161	155	144	132	130	129	135	116	107	106	100	98	0
	<b>GT Log*</b>	846	814	798	721	659	656	672	721	616	560	565	541	527	0
	<b>kW Log*</b>	8.135	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
	<b>CR/BER</b>	0.47	0.81	0.68	0.75	0.62	0.86	0.98	1.5	0.44	0.91	1.1	1.16	0.3	
	<b>RoFTA</b>	-17.6	-4.7	-9.1	-8.5	-13.5	-4.4	-0.2	11	-12.9	-2.2	0.5	2.1	-13.0	
	<b>Anzahl Fahr- zeuge</b>	8	8	8	8	7	6	7	7	7	7	6	5	6	4
	<b>GT</b>	13.21 5	13.21 5	13.21 5	13.21 5	10.24 7	8.65	12.89 8	12.89 8	15.41 7	15.41 7	14.96 2	14.47	16.81 8	12.39 0
<b>kW</b>	18.65 1	18.65 1	18.65 1	18.65 1	14.15 1	11.72 4	15.72 4	15.72 4	16.39 4	16.39 4	15.61	14.87 5	17.87 5	13.60 0	

Segment	Indikator	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
<b>PG VL0008A</b>	<b>Tech</b>	0.26	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	
<b>Ehemals PG VL0010</b>	<b>SAR</b>	1	2	2	1	2	1	1	2	1	1	2	2	1		
	<b>SHI</b>	2.46	2.57	2.56	2.63	2.53	2.64	2.56	2.6	2.12	2.36	2.28	1.96	1.35		
	<b>CR/BER</b>	0.16	1.01	0.72	0.82	0.44	1.36	1	1.23	1.14	0.45	0.13	0.06	-3.28		
	<b>RoFTA</b>	-36.1	2	-14.6	-11.4	-27.8	18.9	0.26	12.4	7.3	-32.2	-60	-59.3	-	351.1	
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	1766	841	838	809	783	768	743	729	691	666	650	631	617	66	
	<b>GT</b>	3564	1715	1702	1615	1544	1521	1516	1527	1398	1317	1311	1271	1238	102	
	<b>kW</b>	35786	17435	17809	17175	16832	17000	16993	17202	16268	15361	15477	15227	15143	1592	
	<b>Anzahl Fz Log*</b>	172	161	155	144	132	130	129	135	116	107	106	100	98	0	
	<b>GT Log*</b>	846	814	798	721	659	656	672	721	616	560	565	541	527	0	
	<b>kW Log*</b>	8.135	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	
<b>TM VL1218</b>	<b>Tech</b>							0.88	0.89	0.85	1	1	0	0	0	
	<b>SAR</b>							0	0	1	2	1	k.A.	k.A.		
	<b>SHI</b>							1.16	1.52	1.71	1.67	0.99	k.A.	k.A.		
	<b>CR/BER</b>															
	<b>RoFTA</b>															
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	0	0	0	0	0	0	0	2	2	3	1	1	0	0	0
	<b>GT</b>	-	-	-	-	-	-	-	122	122	163	75	26	0	0	0

Segment	Indikator	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>PG VL0008A</b>	<b>Tech</b>	0.26	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
<b>Ehemals PG VL0010</b>	<b>SAR</b>	1	2	2	1	2	1	1	2	1	1	2	2	1	
	<b>SHI</b>	2.46	2.57	2.56	2.63	2.53	2.64	2.56	2.6	2.12	2.36	2.28	1.96	1.35	
	<b>CR/BER</b>	0.16	1.01	0.72	0.82	0.44	1.36	1	1.23	1.14	0.45	0.13	0.06	-3.28	
	<b>RoFTA</b>	-36.1	2	-14.6	-11.4	-27.8	18.9	0.26	12.4	7.3	-32.2	-60	-59.3	-	351.1
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	1766	841	838	809	783	768	743	729	691	666	650	631	617	66
	<b>GT</b>	3564	1715	1702	1615	1544	1521	1516	1527	1398	1317	1311	1271	1238	102
	<b>kW</b>	35786	17435	17809	17175	16832	17000	16993	17202	16268	15361	15477	15227	15143	1592
	<b>Anzahl Fz Log*</b>	172	161	155	144	132	130	129	135	116	107	106	100	98	0
	<b>GT Log*</b>	846	814	798	721	659	656	672	721	616	560	565	541	527	0
	<b>kW Log*</b>	8.135	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
	<b>kW</b>	-	-	-	-	-	-	439	439	659	219	100	0	0	0
<b>TM VL1824</b>	<b>Tech</b>	-	0.85	1	1	1	0.88	0.67	0.7	0.59	0.65	1	0.51	0.78	
	<b>SAR</b>						0	0	0	1	1	1	1	k.A.	
	<b>SHI</b>						1.19	0.86	1.31	1.63	1.6	1.04	0.92	k.A.	
	<b>CR/BER</b>														
	<b>RoFTA</b>														
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	0	2	1	1	1	2	2	4	4	3	1	2	2	



Segment	Indikator	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>PG VL0008A</b>	<b>Tech</b>	0.26	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
<b>Ehemals PG VL0010</b>	<b>SAR</b>	1	2	2	1	2	1	1	2	1	1	2	2	1	
	<b>SHI</b>	2.46	2.57	2.56	2.63	2.53	2.64	2.56	2.6	2.12	2.36	2.28	1.96	1.35	
	<b>CR/BER</b>	0.16	1.01	0.72	0.82	0.44	1.36	1	1.23	1.14	0.45	0.13	0.06	-3.28	
	<b>RoFTA</b>	-36.1	2	-14.6	-11.4	-27.8	18.9	0.26	12.4	7.3	-32.2	-60	-59.3	-	351.1
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	1766	841	838	809	783	768	743	729	691	666	650	631	617	66
	<b>GT</b>	3564	1715	1702	1615	1544	1521	1516	1527	1398	1317	1311	1271	1238	102
	<b>kW</b>	35786	17435	17809	17175	16832	17000	16993	17202	16268	15361	15477	15227	15143	1592
	<b>Anzahl Fz Log*</b>	172	161	155	144	132	130	129	135	116	107	106	100	98	0
	<b>GT Log*</b>	846	814	798	721	659	656	672	721	616	560	565	541	527	0
	<b>kW Log*</b>	8.135	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
	<b>GT</b>	-	239	107	107	107	239	207	354	354	279	40	147	172	
	<b>kW</b>	-	442	221	221	221	442	441	882	882	662	220	441	441	
	<b>TM VL2440</b>	<b>Tech</b>	0.52	0.98	0.71	0.99	1	1	0.69	0.89	0.84	0.83	1	1	0
	<b>SAR</b>						0	0	0	1	1	1	1	k.A.	
	<b>SHI</b>						1.31	1.05	1.24	1.41	1.52	0.99	0.92	k.A.	
	<b>CR/BER</b>														
	<b>RoFTA</b>														

Segment	Indikator	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>PG VL0008A</b>	<b>Tech</b>	0.26	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
<b>Ehemals PG VL0010</b>	<b>SAR</b>	1	2	2	1	2	1	1	2	1	1	2	2	1	
	<b>SHI</b>	2.46	2.57	2.56	2.63	2.53	2.64	2.56	2.6	2.12	2.36	2.28	1.96	1.35	
	<b>CR/BER</b>	0.16	1.01	0.72	0.82	0.44	1.36	1	1.23	1.14	0.45	0.13	0.06	-3.28	
	<b>RoFTA</b>	-36.1	2	-14.6	-11.4	-27.8	18.9	0.26	12.4	7.3	-32.2	-60	-59.3	-	351.1
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	1766	841	838	809	783	768	743	729	691	666	650	631	617	66
	<b>GT</b>	3564	1715	1702	1615	1544	1521	1516	1527	1398	1317	1311	1271	1238	102
	<b>kW</b>	35786	17435	17809	17175	16832	17000	16993	17202	16268	15361	15477	15227	15143	1592
	<b>Anzahl Fz Log*</b>	172	161	155	144	132	130	129	135	116	107	106	100	98	0
	<b>GT Log*</b>	846	814	798	721	659	656	672	721	616	560	565	541	527	0
	<b>kW Log*</b>	8.135	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
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	2	2	4	2	1	1	3	3	3	2	1	1	0	0
	<b>GT</b>	495	873	1.149	529	374	374	655	655	655	281	126	126	0	0
	<b>kW</b>	884	1.435	1.84	921	700	700	1.105	1.105	1.105	405	184	184	0	0
<b>TM VL40XX</b>	<b>Tech</b>	0.82	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
	<b>SAR</b>	0	3	0	1	2	3	4	3	1	1	0	0	0	
	<b>SHI</b>	1.17	1.17	1.33	1.06	1.2	1.05	0.99	0.89	0.98	0.95	0.97	1.05	1.04	
	<b>CR/BER</b>													0.41	

Segment	Indikator	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
<b>PG VL0008A</b>	<b>Tech</b>	0.26	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	
<b>Ehemals PG VL0010</b>	<b>SAR</b>	1	2	2	1	2	1	1	2	1	1	2	2	1		
	<b>SHI</b>	2.46	2.57	2.56	2.63	2.53	2.64	2.56	2.6	2.12	2.36	2.28	1.96	1.35		
	<b>CR/BER</b>	0.16	1.01	0.72	0.82	0.44	1.36	1	1.23	1.14	0.45	0.13	0.06	-3.28		
	<b>RoFTA</b>	-36.1	2	-14.6	-11.4	-27.8	18.9	0.26	12.4	7.3	-32.2	-60	-59.3	-	351.1	
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	1766	841	838	809	783	768	743	729	691	666	650	631	617	66	
	<b>GT</b>	3564	1715	1702	1615	1544	1521	1516	1527	1398	1317	1311	1271	1238	102	
	<b>kW</b>	35786	17435	17809	17175	16832	17000	16993	17202	16268	15361	15477	15227	15143	1592	
	<b>Anzahl Fz Log*</b>	172	161	155	144	132	130	129	135	116	107	106	100	98	0	
	<b>GT Log*</b>	846	814	798	721	659	656	672	721	616	560	565	541	527	0	
	<b>kW Log*</b>	8.135	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	
	<b>RoFTA</b>														-20.0	
	<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
	<b>GT</b>	27.56 5	26.80 1	26.80 1	26.92 2	26.92 2	26.92 2	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
	<b>kW</b>	23.27 4	23.53 7	23.53 7	23.53 7	23.53 7	23.53 7	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