

Aktionsplan zum Flottenbericht 2025 zur Anpassung struktureller Ungleichgewichte in der deutschen Fischereiflotte gemäß Art. 22 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Gemeinsame Fischereipolitik

Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat (BMLEH)

Nach Artikel 22 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 über die Gemeinsame Fischereipolitik (GFP-Verordnung) ergreifen die Mitgliedstaaten Maßnahmen, um die Fangkapazität ihrer Flotte unter Berücksichtigung der Entwicklungen und auf der Grundlage der besten wissenschaftlichen Gutachten an ihre Fangmöglichkeiten anzupassen, um ein stabiles und dauerhaftes Gleichgewicht zwischen diesen herzustellen. Dafür erstellen die Mitgliedstaaten nach Artikel 22 Absatz 2 dieser Verordnung jährlich einen Bericht über das Gleichgewicht zwischen der Fangkapazität ihrer Flotten und ihren Fangmöglichkeiten.

Der Bericht zur deutschen Fischereiflotte im Jahr 2025 weist bei einzelnen Flottensegmenten relevante Abweichungen bei Werten einzelner Indikatoren auf. Die angewandten Indikatoren basieren auf den Leitlinien zur Analyse des Gleichgewichtes zwischen Fangkapazitäten und Fangmöglichkeiten gemäß Artikel 22 der GFP-Verordnung (Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat COM (2014) 545 final vom 2.9.2014).

Die Ungleichgewichte betreffen Segmente der kleinen Küstenfischerei in der Ostsee und der Nordsee-Garnelenfischerei. Der Aktionsplan gemäß Artikel 22 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 wird daher für die betroffenen Flottensegmente erstellt, für die besondere Maßnahmen für erforderlich gehalten werden.

Insbesondere die für die deutschen Fischer wichtigen Bestände, Dorsch in der gesamten Ostsee und Hering in der westlichen Ostsee, weisen einen signifikanten Rückgang auf. Die festgelegte Fangquote in den ICES-Gebieten 22-24 betrug für Dorsch im Jahr 2019 gegenüber der Quote von 2016 noch etwa 75 %, für 2020 lediglich noch rund 30 %. Für das Fischereijahr 2021 erfolgte eine geringe TAC-Erhöhung beim westlichen Dorsch um 5 % im Vergleich zum Jahr 2020 auf insgesamt 853 t. Für das Fischereijahr 2022 erfolgte eine weitere drastische Reduzierung um 88 % der Vorjahresquote auf nur noch 104 t für Beifänge. Diese Beifangmenge wurde in 2024 auf 73 t und in 2025 zusätzlich auf 57 t reduziert. In 2026 blieb die Fangmenge stabil bei 57 t. Die festgelegte Fangquote für Hering betrug im Jahr 2019 gegenüber der Quote von 2016 noch etwa 34 %, für 2020 lediglich noch rund 12 %. Für diesen Bestand erfolgte für das Jahr 2021 eine

weitere gravierende Reduzierung der Quote um 50 % auf 869 t. Für das Fischereijahr 2022 erfolgte eine weitere drastische Kürzung um 50 % auf nur noch 435 t, die bis auf eine Ausnahme für Fischereifahrzeuge mit passivem Fanggerät unter 12 Meter nur noch für Beifänge zur Verfügung steht. Die Beifangquote blieb stabil für die Jahre 2024, 2025 und 2026. Als Ursachen für den Rückgang der Bestände können im Wesentlichen zu hoch festgesetzte TAC in der Vergangenheit und eine stark gestiegene natürliche Sterblichkeit u.a. durch veränderte Umweltbedingungen aufgrund des Klimawandels genannt werden. Die deutsche Quote an Dorsch in der östlichen Ostsee wurde bereits ab 2021 mit 54 t ausschließlichen Beifangs drastisch reduziert. Ab 2026 beträgt die Beifangquote nur noch 39 t.

Aus den Einschätzungen der Fischereiforschung ist abzuleiten, dass sich die Fangmöglichkeiten für Dorsch in der westlichen und östlichen Ostsee in absehbarer Zeit nicht grundlegend verbessern werden; für Hering in der westlichen Ostsee wurde durch die starke Kürzung der Heringsquote im Managementgebiet Skagerrak/Kattegat der Grundstein für eine mittelfristige Erholung des Bestandes gelegt.

Im Flottenbericht 2024 wurde erstmals ein strukturelles Ungleichgewicht zwischen den vorhandenen Fangkapazitäten und den tatsächlichen Fangmöglichkeiten innerhalb einzelner Segmente der deutschen Krabbenfischerei festgestellt. Eine Besonderheit dieser Fischerei liegt in der Tatsache, dass die Zielart – die Nordseegarnele (*Crangon crangon*) – nicht quotiert ist. Die deutsche Krabbenfischerei in der Nordsee zählt traditionell zu den umsatzstärksten Fischereisektoren in Deutschland und besitzt eine erhebliche sozioökonomische Bedeutung, insbesondere für die Wertschöpfung in den Küstenregionen der Nordsee sowie für die betroffenen Fischereibetriebe, deren Beschäftigte und den regionalen Tourismus.

Aktuell sieht sich der Sektor jedoch mit tiefgreifenden Herausforderungen konfrontiert. Die Fangmengen in der Krabbenfischerei unterliegen zwar regelmäßig relativ starken Schwankungen. Allerdings ergibt sich bei Auswertung der 21-jährigen LPUE-Zeitreihe der Hauptfangnationen Niederlande, Deutschland und Dänemark insgesamt ein deutlich rückläufiger Trend bereits seit dem Jahr 2014. Im Jahr 2024 erreichten die Anlandungen einen historischen Tiefstand; die Fangmengen waren so gering wie nie zuvor. In den internationalen Anlandestatistiken lassen sich mehrere markante Phasen identifizieren: So kam es zwischen 2015 und 2016 zu einem Rückgang der Anlandungen von über 30.000 Tonnen auf etwa 22.000 Tonnen. Seitdem bewegen sich die Fangmengen – mit Ausnahme eines Anstiegs im Jahr 2018 – auf einem deutlich niedrigeren Niveau. Im Jahr 2023 sanken die Gesamtanlandungen nochmals signifikant auf unter 20.000 Tonnen, was den niedrigsten Wert seit über drei Jahrzehnten darstellt.

Als ursächlich für die rückläufigen Bestände werden vor allem klimabedingte Veränderungen im marinen Ökosystem genannt, insbesondere eine fortschreitende Meereserwärmung sowie ein zunehmender Prädationsdruck durch Wittlinge (*Merlangius merlangus*). Die wirtschaftliche Situation der Krabbenfischerei ist infolgedessen äußerst angespannt. Der Sektor weist aktuell eine sehr geringe Innovations- und Investitionskraft auf. Trotz eines kontinuierlichen Rückgangs der Flottengröße altert die verbleibende Flotte zunehmend. Bereits im Jahr 2019 waren

rund 25 % der deutschen Krabbenfischereibetriebe nicht mehr in der Lage, ihre laufenden Betriebskosten zu decken und verzeichneten negative Nettogewinne. Für das Jahr 2024 wird angenommen, dass vielfach nicht einmal mehr eine grundlegende Einkommenssicherung für Betriebsinhaber gewährleistet war.

Vor dem Hintergrund dieser Entwicklung fördert das Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat (BMLEH) die Anpassungsprozesse innerhalb des Sektors, um die Zukunftsfähigkeit der Krabbenfischerei an den deutschen Küsten zu sichern.

Inhalt

Aktionsplan zum Flottenbericht 2025 zur Anpassung struktureller Ungleichgewichte in der deutschen Fischereiflotte gemäß Art. 22 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Gemeinsame Fischereipolitik 1

1	Betroffene Flottensegmente.....	5
2	Indikatorwerte der betroffenen Flottensegmente für das Jahr 2025.....	5
3	Ziele des Aktionsplans	6
3.1	Umsetzung der rechtlichen Vorgaben der Gemeinsamen Fischereipolitik zur Förderung eines positiven Investitionsklimas in der Fischerei	7
3.2	Weiterentwicklung der genutzten Indikatoren zur Erhöhung der Zielgenauigkeit von Maßnahmen zur Anpassung der Fangkapazität an die Fangmöglichkeiten	8
3.3	Modernisierung der deutschen Fischereiflotte	8
3.4	Aktive Verlagerung des Fischereidruckes zum Erhalt der kleinen handwerklichen Fischerei in der Ostsee	11
3.5	Vorübergehende Einstellung der Fangtätigkeit zum Schutz von Dorsch in der westlichen Ostsee	12
3.6	Vorübergehende Einstellung der Fangtätigkeit zum Schutz von Hering in der westlichen Ostsee	13
3.7	Endgültige Einstellung der Fischereitätigkeit	14
3.7.1	Kleine Küstenfischerei Ostsee	14
3.7.2	Nordsee-Garnelenfischerei	17
4	Spezifische Maßnahmen nach Flottensegment.....	17
4.1	Kleine Küstenfischerei Ostsee	17
4.1.1	Passive Fischerei kleiner 8 Meter (PG VL0008A und PG VL0008L, bis 2021 Teil des Segments PG VL0010)	17
4.1.1.1	Passive Fischerei kleiner 8 Meter mit fischereilicher Aktivität (PG0008A).....	17
4.1.1.2	Passive Fischerei kleiner 8 Meter mit geringer oder keiner fischereilichen Aktivität (PG0008L)	19
4.1.2	Passive Fischerei 8 – 12 Meter (PG VL0812A und PG VL0812L, bis 2021 Teil des Segments PG VL0010 und PG VL1012)	20
4.1.2.1	Passive Fischerei zwischen 8 - 12 Meter mit fischereilicher Aktivität (PG0812A) 20	
4.1.2.2	Passive Fischerei zwischen 8 - 12 Meter mit geringer oder keiner fischereilichen Aktivität (PG0812L)	22
4.1.3	Fischerei mit passivem Fanggerät 12 – 18 Meter (DFN VL1218)	22
4.1.4	Schleppnetzfisherei 8 – 12 Meter (vormals DTS VL1012 und DTS VL0010).....	24
4.1.5	Schleppnetzfisherei 12 – 18 Meter (DTS VL1218)	25
4.1.6	Schleppnetzfisherei 18 – 24 Meter (DTS VL1824)	27
4.1.7	Schleppnetzfisherei 24 – 40 Meter (DTS VL2440)	29
4.2	Nordsee-Garnelenfischerei (TBB VL1012, TBB VL1218, TBB VL1824)	30
5.	Begleitende Maßnahmen	32

1 Betroffene Flottensegmente

Tabelle 1: Betroffene Flottensegmente des Aktionsplanes

Flottensegment	Erläuterung	Befischte Bestände*
PG VL0008A und PG VL0008L (vorher anteilig PG VL0010)	Passives Fanggerät Fischereifahrzeuge kleiner 8 Meter	Ostseebestände
PG VL0812A und PG VL0812L (vorher anteilig PG VL0010 und VL1012)	Passives Fanggerät Fischereifahrzeuge 8 – 12 Meter	Ostseebestände
DFN VL1218	Stellnetzfahrzeuge 12 – 18 Meter	Hering in der westlichen Ostsee
DTS VL0812 (vorher DTS VL0010 und VL1012)	Schleppnetzfahrzeuge demersal 8 – 12 Meter	Ostseebestände
DTS VL1218	Schleppnetzfahrzeuge demersal 12 – 18 Meter	Bestände in Ostsee und Kattegat
DTS VL1824	Schleppnetzfahrzeuge demersal 18 – 24 Meter (nur Ostseefischereifahrzeuge gem. MAF-BMEL)	Ostsee- und Nordseebe- stände
DTS VL2440	Schleppnetzfahrzeuge demersal 24 – 40 Meter (nur Ostseefischereifahrzeuge gem. MAF-BMEL)	Ostsee- und Nordseebe- stände
TBB VL1012	Baumkurrenfahrzeuge 10 – 12 m	Nordseegarnele
TBB VL1218	Baumkurrenfahrzeuge 12 – 18 m	Nordseegarnele
TBB VL1824	Baumkurrenfahrzeuge 18 – 24 m	Nordseegarnele

* im Detail siehe Flottenbericht 2025

2 Indikatorwerte der betroffenen Flottensegmente für das Jahr 2025

Die Indikatorwerte wurden gemäß den Leitlinien der Kommission vom 2. September 2014 erstellt. Hierbei werden auch Empfehlungen zur Interpretation der Ergebnisse vorgegeben. Entsprechend dieser Vorgaben wurden die ermittelten Werte analog zu einem Ampelsystem gekennzeichnet, um die Verständlichkeit der Ergebnisse zu erhöhen. Danach wurden die Werte in Kombination analysiert. Die Bestandssituation für einige der für die Ostseefischerei wichtigsten Fischbestände ist bedenklich. Daher wird der SAR-Indikator (Stocks-at-Risk) bzw. die Abhängigkeit eines Flottensegments von der Befischung eines Bestandes in schlechtem Bestandszustand in der Bewertung höher gewichtet als in den Vorjahren.

Für folgende Flottensegmente deuten die Indikatoren auf ein Ungleichgewicht hin:

Tabelle 2: Ausgangslage zur Ziel- und Maßnahmenentwicklung für die betroffenen Flottensegmente

Flotten segment nach Fahrzeuglänge	Biologische Indikatoren – SHI und SAR	Ökonomische Indikatoren RoFTA 2024 und CR/BER 2024 mit Trends 2008 – 2023	Technischer Indikator – Schiffsauslastung registriert / theoretisch	Zusammenfassung der Indikatorenwerte
PG VL0008A und PG VL0008L	X	X	X	Alle Indikatoren werden berücksichtigt. Insgesamt liegt ein Ungleichgewicht vor.
PG VL0812A und PG VL0812L	X	X	X	Alle Indikatoren werden berücksichtigt. Insgesamt liegt ein Ungleichgewicht vor.
DFN VL1218	X	X	X	Alle Indikatoren werden berücksichtigt. Insgesamt liegt ein Ungleichgewicht vor.
DTS VL0812	X	X	X	Alle Indikatoren werden berücksichtigt. Insgesamt liegt ein Ungleichgewicht vor für Ostseefahrzeuge.
DTS VL1218	X	X	X	Alle Indikatoren werden berücksichtigt. Insgesamt liegt ein Ungleichgewicht vor.
DTS VL1824	X	X	X	Es liegt ein Ungleichgewicht für in der Ostsee fischende Betriebe vor.
DTS VL2440	X	X	X	Es liegt ein Ungleichgewicht für in der Ostsee fischende Betriebe vor.
TBB VL1012		X		Insgesamt liegt ein Ungleichgewicht vor.
TBB VL1218		X		Insgesamt liegt ein Ungleichgewicht vor.
TBB VL1824		X		Insgesamt liegt ein Ungleichgewicht vor.

3 Ziele des Aktionsplans

Die Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 schreibt in Artikel 22 Absatz 4 vor, dass im Aktionsplan die Anpassungsziele und die Instrumente, mit denen das Gleichgewicht zwischen den Fangkapazitäten und den Fangmöglichkeiten hergestellt werden soll, sowie ein klarer Zeitplan für die Durchführung und die Zuständigkeiten festgelegt werden.

Aufgrund der Vielschichtigkeit der genutzten Indikatoren werden für die Umsetzung dieser Vorgaben sowohl übergeordnete Globalziele, die auf alle Flottensegmente wirken, festgelegt, sowie auch spezifische Maßnahmen, die für bestimmte Flottensegmente angewandt werden sollen.

Globalziele:

3.1 Umsetzung der rechtlichen Vorgaben der Gemeinsamen Fischereipolitik zur Förderung eines positiven Investitionsklimas in der Fischerei

Die Förderung eines positiven Investitionsklimas in der Fischerei ist ein zentrales Ziel der Gemeinsamen Fischereipolitik (GFP), um nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung und innovative Investitionen in diesem Sektor zu ermöglichen. Dabei spielen rechtliche Rahmenbedingungen eine entscheidende Rolle, da sie Planungssicherheit und langfristige Perspektiven für die Akteure schaffen müssen. Aktuell gestaltet sich die Schaffung eines positiven Investitionsklimas jedoch als besonders herausfordernd. Der im Februar 2023 veröffentlichte Aktionsplan der Europäischen Kommission stellte die Zukunftsperspektive der mobilen bodenberührenden Fischerei in Schutzgebieten grundsätzlich infrage. Dies hat zu erheblicher Verunsicherung im Sektor, aber auch u.a. bei kreditgebenden Institutionen geführt. Die zunehmende Ausweisung von Meeresflächen für den Ausbau der Windenergie sowie die Einrichtung streng geschützter Meereschutzgebiete stellen die Zukunftsaussichten für eine wirtschaftlich tragfähige Fischerei ebenfalls in Frage. Insgesamt führen diese Entwicklungen zu großen Unsicherheiten im Sektor und darüber hinaus.

Vor diesem Hintergrund hat das BMLEH im April 2024 die Zukunftskommission Fischerei (ZKF) eingerichtet, die darauf abzielte, trotz dieser schwierigen Rahmenbedingungen eine gesellschaftlich getragene und nachhaltige Zukunftsperspektive für die Küstenfischerei zu entwickeln. Die ZKF empfiehlt unter anderem eine verstärkte Förderung von Innovationen und nachhaltigen Technologien, eine Verbesserung der Infrastruktur sowie eine gezielte Unterstützung, insbesondere von kleinen Fischereibetrieben. Darüber hinaus plädiert die Kommission für eine stärkere Einbindung der Fischereiwirtschaft in die Raumordnungsprozesse, um Konflikte mit Schutzgebieten und erneuerbaren Energieprojekten wie Offshore-Windparks besser zu steuern. Dadurch könnten Grundlagen für ein stabiles Investitionsklima, das sowohl den Schutz mariner Lebensräume als auch die wirtschaftlichen Interessen der Fischereibetriebe berücksichtigt, geschaffen werden und es gelingen, das Investitionsklima langfristig zu stabilisieren und die Gemeinsame Fischereipolitik wirkungsvoll umzusetzen.

Tabelle 3: Ziele und Zeitplan zur Umsetzung der rechtlichen Vorgaben der Gemeinsamen Fischereipolitik zur Förderung eines positiven Investitionsklimas

Ziel	Ziel - Quote	Zeitplan
Prüfung und Umsetzung der Empfehlungen der ZKF	keine	fortlaufend

3.2 Weiterentwicklung der genutzten Indikatoren zur Erhöhung der Zielgenauigkeit von Maßnahmen zur Anpassung der Fangkapazität an die Fangmöglichkeiten

Im Flottenbericht 2025 wird bezüglich der Anwendung der durch die Leitlinien vorgegebenen Indikatoren festgestellt, dass Anpassungen bei den genutzten Daten und Berechnungsmodi die Aussagekraft der Indikatoren erhöhen könnten. Dies wurde auch bereits vom STECF thematisiert. Daher soll in Forschungsarbeit investiert werden. Hierbei sind besonders Preisveränderungen (z.B. Preisverfall Ostseeprodukte aufgrund der Substitution mit Nordseeprodukten) oder auch die Betriebsstrukturen (z.B. Betrieb ist Eigner mehrerer Fischereifahrzeuge oder reiner „Quotenfahrzeuge“, ggf. in verschiedenen Segmenten) zu betrachten. Auf diese Weise wird unter dazu beigetragen, dass Maßnahmen zum Abbau von Kapazitätsüberschüssen zielgenau ausgerichtet werden können. Zusätzlich sollen die Ergebnisse des Flottenberichtes spezifisch für die Flottensegmente der betroffenen Bundesländer zusammengefasst und übermittelt werden. Dies stärkt die Mitwirkungsmöglichkeiten der betroffenen Bundesländer.

Tabelle 4: Ziele und Zeitplan zur Weiterentwicklung der Indikatoren

Ziel	Ziel - Quote	Zeitplan
Weiterentwicklung der genutzten gemeinsamen Indikatoren	keine	fortlaufend
Zusammenstellung der Ergebnisse des Flottenberichtes für die jeweils betroffenen Bundesländer mit den entsprechenden Flottensegmenten und Fischereifahrzeugen	100 %	fortlaufend

3.3 Modernisierung der deutschen Fischereiflotte

Die im Rahmen der GFP und des Europäischen Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds (im Folgenden: EMFAF) vorgesehenen Maßnahmen zielen auf die Förderung einer nachhaltigen Entwicklung der Fischerei. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte soll es daher Fischereibetrieben ermöglicht werden, im Rahmen der sogenannten Modernisierungsbekanntmachung (Vierte Bekanntmachung über fischereirechtliche Regelungen vom 17. Juni 2014; BAnz AT 02.07.2014 B4 siehe Anhang I) Innovationen vornehmen zu können, um ihre Fischereifahrzeuge zu modernisieren oder durch effizientere Fischereifahrzeuge zu ersetzen, ohne, dass es zu einer Kürzung von Fangquoten kommt. Regelungsgegenstand dieser Bekanntmachung sind ausschließlich die Fälle, bei denen es aufgrund von Modernisierungen oder Ersetzungen zu einer Verringerung der eingesetzten Fangkapazitäten kommt. Auf diese Weise werden eine ressourcenschonende, nachhaltige Fischerei sowie die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Fischereiflotte und damit die Versorgung des Marktes sichergestellt. Zudem können Auswirkungen der Fischerei auf die Meeresumwelt verringert werden.

Folgende Maßnahmen kommen in Frage, um vorhandene Fischereifahrzeuge zu modernisieren, einen Ersatz aus betriebswirtschaftlichen Gründen vorzunehmen oder um die Fischerei ressourcenschonender und somit nachhaltiger zu gestalten:

1. Umbauten zum Einsatz neuer Fangtechniken zur Verbesserung von Selektivität, Energieeffizienz und Produktqualität,
2. Verbesserung der Produktqualität durch Modernisierung von Verarbeitung und Lagerung an Bord,
3. selektivere oder energieeffizientere Fanggeräte,
4. Maßnahmen zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit des Fischereifahrzeuges und der Arbeitssicherheit an Bord,

Diese Möglichkeit besteht für jeweils ein Fischereifahrzeug oder zwei Fischereifahrzeuge, wenn diese dauerhaft außer Dienst gestellt und durch ein anderes Fischereifahrzeug ersetzt werden bzw. ein vorhandenes Fischereifahrzeug modernisiert wird. Das ersetzende Fischereifahrzeug benötigt weniger Fangkapazitäten als das/die Vorgängerfahrzeug/e, verfügt jedoch über ausreichend Potential die mit den Vorgängerfahrzeugen verbundenen Fangquoten vollständig zu nutzen. Die Fangoptionen der Vorgängerfahrzeuge werden ausschließlich für das ersetzende Fischereifahrzeug genutzt.

Im Falle der Ersetzung zweier Fischereifahrzeuge durch ein Fischereifahrzeug können die nicht genutzten Fangkapazitäten, für die dem Fischereibetrieb eine Kapazitätslizenz ausgestellt wird, für weitere Modernisierungen und Erweiterungen vorhandener Fischereifahrzeuge genutzt werden. Bei veränderter Quotensituation können im Einzelfall auf Antrag im Rahmen der relativen Stabilität die Fangkapazitäten zur flexiblen Nutzung auch für die Indienststellung eines anderen Fischereifahrzeuges genutzt werden.

Zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit der deutschen Fischerei wird zudem die Entwicklung und Erprobung modellhafter, innovativer Fischereifahrzeuge („Fischereifahrzeuge der Zukunft“) angestrebt. Mit dem Vorhaben „Zukunftskutter Nordsee“ konnte im Jahr 2025 ein erstes Projekt bewilligt werden. Ziel ist es, die Grundlage für eine moderne, energieeffiziente und ökologisch verträgliche Fischereiflotte zu schaffen. Insbesondere im Bereich der kleinen Küsten- und Kutterfischerei besteht ein dringender Handlungsbedarf: Ein Großteil der eingesetzten Fischereifahrzeuge ist technisch veraltet und entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen an Energieeffizienz, Umweltverträglichkeit sowie arbeitswirtschaftliche und sicherheitstechnische Standards. Eine Modernisierung kommt oftmals bereits aus technischen Erwägungen nicht in Betracht, z.B. weil die Fahrzeugstabilität dies nicht zulässt.

Vor dem Hintergrund veränderter ökologischer und ökonomischer Rahmenbedingungen müssen zukünftige Fischereifahrzeuge multifunktional einsetzbar sein. Neben der Nutzung für die Fischerei sollen sie auch für alternative Tätigkeiten – etwa in den Bereichen Forschung, Tourismus oder Umweltmonitoring – geeignet und entsprechend zertifizierbar sein. Derartige Mehrzwecknutzungen erhöhen die wirtschaftliche Resilienz der Betriebe und leisten einen Beitrag zur Diversifizierung der Küstenwirtschaft.

Die Modernisierung der bestehenden Fischereiflotte durch den Einsatz innovativer Fischereifahrzeuge stellt daher einen zentralen Baustein der notwendigen Transformation der deutschen Fischerei dar – insbesondere im Kontext der angestrebten Energiewende und einer klimafreundlicheren Ausrichtung des Sektors.

Allerdings setzt der derzeit gültige beihilferechtliche Rahmen der Europäischen Union enge Grenzen für staatliche Fördermaßnahmen im Bereich der Flottenmodernisierung und Flottenerneuerung. Eine Neubauförderung ist grundsätzlich nicht statthaft. Zentrale Fördermaßnahme zur Unterstützung der Modernisierung in Flottensegmenten mit nachgewiesenem strukturellem Ungleichgewicht zwischen Fangkapazitäten und Fangmöglichkeiten sind gegenwärtig ebenfalls nicht zulässig, wie z. B. der Einbau eines neuen, energieeffizienten Motors oder Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz an Bord. Dies schränkt die Möglichkeiten zur Erneuerung der Flotte erheblich ein.

Vor diesem Hintergrund erscheint eine stärkere Flexibilisierung der beihilferechtlichen Vorgaben auf EU-Ebene dringend erforderlich. Insbesondere sollte es ermöglicht werden, gezielte Abwrackungen veralteter Fischereifahrzeuge mit gleichzeitigen Investitionen in verbleibende, zukunftsfähige Einheiten innerhalb eines Flottensegments zu kombinieren. Nur so kann eine umfassende ökologische, technologische und ökonomische Erneuerung der Fischereiflotte – im Sinne einer nachhaltigen und klimaangepassten Fischerei – effektiv unterstützt werden.

Tabelle 5: Ziele und Zeitplan zur Modernisierung der deutschen Fischereiflotte

Ziel	Ziel - Quote	Zeitplan	Erfolgte Maßnahmen
Erhöhung des Bekanntheitsgrades der Regelung	keine	fortlaufend	Beratung der Fischereibetriebe
Zielorientierte Beratung der Fischereibetriebe in Hinblick auf die Regelung	keine	fortlaufend	Beratung der Fischereibetriebe
Steigerung der Inanspruchnahme der Regelung	2-3 jährlich 4-5 jährlich	2015-2016 2017-2025	4 Anwendungsfälle 2015/16; 4 Anwendungsfälle 2017 bis 2025 (Stand: 30.04.2026)
Maßnahme „Fischereifahrzeuge der Zukunft“	2 Prototypen	2025-2030	Bewilligung eines ersten Vorhabens im Jahr 2025; Bewilligung eines zweiten Vorhabens in Vorbereitung

Seit dem Jahr 2020 erschweren die Corona-Pandemie und seit Februar 2022 die im Zuge des Krieges in der Ukraine veränderten gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen grundsätzlich wirtschaftliche Planungen auch im Fischereisektor. Zudem sind die Fangmöglichkeiten im Ostseebereich stark gesunken sowie erschweren Auswirkungen des Brexit auch die Planungen für den Nordseebereich. Dies führt insgesamt u. a. zu einer Zurückhaltung der Fischereibetriebe bei der Modernisierung ihrer Fischereifahrzeuge.

3.4 Aktive Verlagerung des Fischereidruckes zum Erhalt der kleinen handwerklichen Fischerei in der Ostsee

Zur Unterstützung und zum Erhalt der küstennahen handwerklichen Fischerei, die eine besondere Bedeutung für die deutschen Ostseeregionen hat, werden Anstrengungen unternommen und alle Möglichkeiten genutzt, indem Betrieben die Möglichkeit gegeben wird, ihre fischereiliche Tätigkeit in anderen Fanggebieten nachzugehen. Dies ist notwendig, da Ausweichmöglichkeiten in andere Ostsee-Fischereien durch die begrenzte Anzahl an fischereiwirtschaftlich bedeutenden Beständen in der Ostsee geringer sind als zum Beispiel in der Nordsee.

Um eine Verlagerung des Fischereiaufwandes von der Ostsee in die Nordsee zu ermöglichen, hat sich die Bundesregierung für eine Abschaffung des Fischereiaufwandsregimes in der Ost- und Nordsee eingesetzt.

Tabelle 6: Ziele und Zeitplan zur aktiven Verlagerung des Fischereidruckes

Ziel	Ziel - Quote	Zeitplan	Erfolgte Maßnahmen
Tausch/Umverteilung von Fangmöglichkeiten von Ostsee und Nordsee bzw. anderen Fischereigebieten	keine quantifizierte Zielstellung	fortlaufend	Berücksichtigung bei internationalen Quotentauschen im Anhörungsverfahren mit der Fischerei
Abschaffung der Fischereiaufwandsbegrenzung Ostsee	100 %	2016	-
Abschaffung der Fischereiaufwandsbegrenzung Nordsee	100 %	2018	-

3.5 Vorübergehende Einstellung der Fangtätigkeit zum Schutz von Dorsch in der westlichen Ostsee

Der Fischereirat hatte für das Jahr 2025 eine Beibehaltung der historisch niedrigen Fangmengen für Dorsch in den ICES-Untergebieten 22-24 beschlossen. Dazu wurde in einer gemeinsamen Erklärung der Kommission und Deutschlands festgehalten, dass Deutschland in Anbetracht des kritischen Zustands des Dorschbestandes Sofortmaßnahmen, wie die Verhängung von Schließungszeiten für die in den Untergebieten 22-24 fischenden deutschen Fischereifahrzeuge von 30 Tagen zum Schutz von Dorsch, für erforderlich hält.

Die Schließungszeit im Jahr 2025 wurde zu drei 10-Tagesblöcken in den Fangzeiten 1. Januar bis 14. Januar und 1. April bis 14. Mai 2025 festgelegt. Das Fischen war betroffenen Fischereibetrieben in diesem Zeitraum verboten. Betroffenen Haupterwerbsbetrieben wurde für die vorübergehende Stilllegung ihrer Fischereifahrzeuge auf Grundlage des Artikels 21 der EMFAF-Verordnung eine Unterstützungsleistung gewährt. In den Stilllegezeiträumen waren sämtliche, auch nicht-kommerzielle sowie wissenschaftliche Fischereitätigkeiten einzustellen.

Der kritische Zustand des Dorschbestandes dauert an, so dass auch für das Jahr 2026 die Verhängung einer Schließungszeit erforderlich wurde.

Für das Fischereijahr 2026 wurde ebenfalls eine Schließungszeit von dreißig Tagen, aufgeteilt in drei 10-Tagesblöcke, in den Fangzeiten 1. Januar bis 14. Januar und 1. April bis 14. Mai 2026 festgelegt. Das Fischen ist in diesem Zeitraum mit Fischereifahrzeugen ab einer Länge von 8 Metern verboten. Den betroffenen Fischereibetrieben kann für die vorübergehende Stilllegung ihrer Fischereifahrzeuge auf der Grundlage des Artikels 21 der EMFAF-Verordnung eine Unterstützungsleistung gewährt werden. In den Stilllegezeiträumen müssen sämtliche, auch nicht-kommerzielle sowie wissenschaftliche Fischereitätigkeiten eingestellt werden.

3.6 Vorübergehende Einstellung der Fangtätigkeit zum Schutz von Hering in der westlichen Ostsee

Der Fischereirat hatte für das Jahr 2025 ein Roll-Over der Fangmenge 2024 für Hering in den ICES-Untergebieten 22-24 beschlossen. Dazu wurde in einer Gemeinsamen Erklärung der Kommission und Deutschlands festgehalten, dass Deutschland in Anbetracht des kritischen Zustands des Heringsbestandes Sofortmaßnahmen, wie die Verhängung einer Schließungszeit für die in den Untergebieten 22-24 auf Hering fischenden deutschen Fischereifahrzeuge von 30 Tagen, für erforderlich hält. Darüber hinaus hat das Land Mecklenburg-Vorpommern für das Jahr 2025 für Fischereibetriebe mit Fischereifahrzeugen mit einer Gesamtlänge über Alles (LüA) kleiner als 8 Meter in bestimmten Küstengewässern eine Schließungszeit von ebenfalls 30 Tagen verhängt.

Die Schließungszeit wurde zu drei 10-Tagesblöcken in der Zeit vom 16. August bis 31. Oktober 2025 für Fahrzeuge größer 8 Meter und kleiner 12 Meter mit passivem Fanggerät festgelegt. Für Fischereifahrzeuge zwischen 8 Metern und 12 Metern mit aktivem Fanggerät sowie Fahrzeugen größer 12 Metern wurde eine Schließungszeit vom 1. Oktober bis 31. Dezember 2025 mit zusätzlichem Verbot der Fischerei auf Sprotte in der westlichen Ostsee festgelegt. Das Fischen auf Hering war in diesem Zeitraum verboten. Den betroffenen Fischereibetrieben wurde für die vorübergehende Stilllegung ihrer Fischereifahrzeuge auf Grundlage des Artikels 21 der EMFAF-Verordnung eine Unterstützungsleistung gewährt. In den Stilllegezeiträumen waren sämtliche, auch nicht-kommerzielle sowie wissenschaftliche Fischereitätigkeiten einzustellen.

Für das Jahr 2026 wurde auf Grund der wissenschaftlichen Bewertung der Bestandssituation die Verhängung einer zusätzlichen Schließungszeit weiterhin für notwendig erachtet.

Für das Fischereijahr 2026 wurde ebenfalls eine Schließungszeit von dreißig Tagen, aufgeteilt in drei 10-Tagesblöcke, in den Fangzeiten 16. August – 31. Oktober 2026 festgelegt. Das Fischen ist in diesem Zeitraum verboten. Den betroffenen Fischereibetrieben kann für die vorübergehende Stilllegung ihrer Fischereifahrzeuge auf der Grundlage des Artikels 21 der EMFAF-Verordnung eine Unterstützungsleistung gewährt werden. In den Stilllegezeiträumen müssen sämtliche, auch nicht-kommerzielle sowie wissenschaftliche Fischereitätigkeiten eingestellt werden.

3.7 Endgültige Einstellung der Fischereitätigkeit

3.7.1 Kleine Küstenfischerei Ostsee

Die Quotenfestlegungen für die deutschen Fischer für die ehemaligen Hauptzielarten Dorsch und westlicher Hering in der Ostsee befinden sich auf einem historischen Tiefstand. Die Abschätzung der weiteren Entwicklung der Bestände weist darauf hin, dass von einer schnellen Erholung nicht auszugehen ist. Daraus folgt, dass sich die Fangmöglichkeiten in der Ostsee für Dorsch und Hering in den nächsten Jahren voraussichtlich nicht verbessern werden. Hinzu kommt, dass aufgrund veränderter Umweltbedingungen in der Ostsee die Produktivität der Bestände zumindest von westlichem Hering und östlichem Dorsch insgesamt gesunken ist, so dass auch bei einer optimalen Bewirtschaftung nicht mehr die TACs früherer Zeiten erreicht werden können. Ein Ausweichen auf andere Zielarten oder in andere Fanggebiete ist nur für einen geringen Teil der Fischereibetriebe möglich. Angesichts dieser Perspektive ist es unausweichlich, ist über eine Anpassung der Kapazitäten bei den betroffenen Segmenten zu entscheiden. Betroffen sind hiervon die folgenden Fangkapazitäten entsprechend der beigefügten Tabellen:

Tabelle 7: jährlicher Durchschnitt der Gesamtfangkapazität aller Fischereifahrzeuge mit Fangmöglichkeit für Hering in der westlichen Ostsee

Hering in der westlichen Ostsee		
Jahr	GT	kW
2015	7706	33497
2016	7646	33228
2017	7298	31314
2018	7166	31147
2019	8129	33152
Durchschnitt	7589	32468

Tabelle 8: jährlicher Durchschnitt der Gesamtfangkapazität aller Fischereifahrzeuge mit Fangmöglichkeit für Dorsch in der westlichen Ostsee

Dorsch in der westlichen Ostsee		
Jahr	GT	kW
2015	9646	40425
2016	9538	40078
2017	9435	39233
2018	8866	36703
2019	9565	37607
Durchschnitt	9410	38809

Tabelle 9: jährlicher Durchschnitt der Gesamtfangkapazität aller Fischereifahrzeuge mit Fangmöglichkeit für Dorsch in der östlichen Ostsee

Dorsch in der östlichen Ostsee		
Jahr	GT	kW
2015	8334	26491
2016	8215	26063
2017	8148	25515
2018	7606	23170
2019	8321	24387
Durchschnitt	8125	25125

Da einige Fischereifahrzeuge Fanglizenzen für mehrere dieser Fischereien haben, kann allerdings die gesamte Fangkapazität nicht als bloße Addition dieser Angaben dargestellt werden. Endgültige Stilllegungen werden sich daher unterschiedlich auf diese drei Fischereien auswirken, da es für die Teilnahme am Stilllegungsprogramm ausreicht, dass ein Fischereifahrzeug in einer dieser Fischereien Fangmöglichkeiten hat.

Gemäß Artikel 22 Abs. 6 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2014 wird die Fangkapazität von Fischereifahrzeugen, die mit öffentlichen Zuschüssen stillgelegt werden, nicht ersetzt. Die deutsche Fangkapazität insgesamt wird dementsprechend um den Umfang, der im Rahmen dieser Abwrackungsmaßnahme aus der deutschen Flotte genommen wird, verringert. Dies gilt sowohl für den Umfang der Fangkapazität in Form der Bruttoreaumzahl (BRZ = Englisch GT) als auch für die entsprechende Motorenleistung ausgedrückt in Kilowatt (kW). Um diesen Umfang in GT und kW wird auch die Flotte verringert, der in Zukunft noch Fangmöglichkeiten auf den Hering in der westlichen Ostsee sowie Dorsch in der westlichen und östlichen Ostsee zugewiesen werden.

Das deutsche Abwrackprogramm, dass zugunsten von Ostseefischereibetrieben in den Jahren 2021 und 2022 umgesetzt wurde, zielte darauf ab, mindestens ein Zehntel der deutschen Fangkapazität in der Ostsee auf Dorsch und Hering endgültig stillzulegen. Damit sollte die Flottenstruktur in der Ostsee an die wahrscheinlich dauerhaft verringerten Fangmöglichkeiten angepasst werden. Dies stellt einen wichtigen Schritt zum Erhalt der deutschen Küstenfischerei dar.

Die endgültige Stilllegung wurde Fischereibetrieben im Haupterwerb ermöglicht, die Fahrzeuge in Flottensegmenten mit einem Ungleichgewicht betrieben (siehe Tabelle 2). Berechtigt zur Beantragung einer Abwrackprämie waren Betriebe mit Fahrzeugen aus den Segmenten, die über Fangmöglichkeiten für Dorsch in der westlichen, Dorsch in der östlichen Ostsee und/oder Hering in der westlichen Ostsee in dem Fischereijahr verfügten, in dem die endgültige Einstellung der Fischereitätigkeit stattfinden sollte. Es musste eine Mindestquote (im Fischereijahr der endgültigen Stilllegung) je abgewracktem Fischereifahrzeug freigesetzt werden. Die Prämiensätze für die Abwrackmaßnahme wurden nach Schiffsgröße (GT des Fischereifahrzeugs) gestaffelt und je Staffelung wird ein Höchstsatz festgelegt. Dabei wurden die Abwrackungen priorisiert, die verhältnismäßig am meisten Quoten an Dorsch und/oder Hering freisetzen. Nebenerwerbsfischer, die nur geringe Quotenanteile halten und wirtschaftlich keine alleinige Abhängigkeit von der Fischerei haben, waren von vornherein von einer Förderung ausgeschlossen, ebenso Fischereischiffe von Betrieben der Haupterwerbsfischerei, die überwiegend in der Nordsee tätig sind. So war gewährleistet, dass primär Betriebe teilnehmen konnten, die eine hohe wirtschaftliche Abhängigkeit von den Arten Dorsch und/oder Hering hatten und über eine hohe Quote an Dorsch und/oder Hering verfügten. Es sollten hauptsächlich Betriebe von der Maßnahme profitieren, die überproportional von den Quotenkürzungen betroffen waren und wo gleichzeitig die

ausscheidende Kapazität auch überproportional an der Fischerei auf Dorsch und Hering teilgenommen hatte.

Bei Gewährung einer Abwrackprämie fallen die dem Fischereibetrieb für dieses Fischereifahrzeug zustehenden Basisquoten an die Bundesrepublik Deutschland zurück. Diese Quoten werden zu Strukturmaßnahmen in der Fischerei auch unter Berücksichtigung des Artikel 17 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 genutzt, um die wirtschaftliche Lage der verbleibenden Fischerei zu verbessern.

Es wurde geplant, in den Jahren 2021/2022 eine Kapazität von jeweils 500 GT in den Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein, also insgesamt 1000 GT, in ausgewählten Segmenten abzuwracken. Die Begrenzung auf 500 GT je Bundesland erschien ausreichend, um einerseits die Flotte schnell an die veränderte Produktivität der Bestände und damit der Fangmöglichkeiten anzupassen. Sie war andererseits notwendig, um die für den Erhalt der Fischerei an Land und in den Häfen notwendige Infrastruktur auch in Zukunft erhalten zu können.

In Mecklenburg-Vorpommern hat Hering in der westlichen Ostsee für viele Betriebe eine hohe wirtschaftliche Bedeutung. In Schleswig-Holstein wiederum hat Dorsch in der westlichen Ostsee für sehr viele Betriebe eine hohe wirtschaftliche Bedeutung. Die durch die Abwrackung freiwerdenden Quotenanteile sollen zielgerichtet zur Unterstützung der in der Fischerei verbleibenden Unternehmen eingesetzt werden, um diesen eine Zukunftsperspektive bieten zu können.

Im Jahr 2022 wurden 21 Fischereifahrzeuge mit Fangkapazitäten von insgesamt 425 GT und 1.465 kW abgewrackt. Die damit verbundenen Fangmöglichkeiten in der Ostsee betragen angepasst an das Jahr 2025 für Dorsch westliche Ostsee 5,2 t, Dorsch östliche Ostsee 12 t, Hering westliche Ostsee 28,6 t und Sprotte Ostsee 39,4 t.

Die Fangmengen für Dorsch und Hering westliche Ostsee sowie Sprotte Ostsee wurden einmalig an Ostseebetriebe gemäß der MAF-BMEL zugeteilt. Dorsch in der östlichen Ostsee steht den Fischereibetrieben als allgemeine Beifangmenge zur Verfügung.

Die Zahlen des Flottenberichts verdeutlichen, dass auch infolge dieses Abwrackprogramms kein vollständiges Gleichgewicht zwischen den Fangmöglichkeiten und den Kapazitäten in den Ostseesegment erreicht werden konnte. Wann das Gleichgewicht erreicht sein wird, hängt maßgeblich von der weiteren Bestandsentwicklung von Dorsch und Hering ab. Allerdings ist aus den Einschätzungen der Fischereiforschung abzuleiten, dass sich die Fangmöglichkeiten für Dorsch in der westlichen und östlichen Ostsee in absehbarer Zeit nicht grundlegend verbessern werden; für Hering in der westlichen Ostsee wurde durch die starke Kürzung der Heringsquote im

Managementgebiet Skagerrak/Kattegat der Grundstein für eine mittelfristige Erholung des Bestandes gelegt. Es bleibt also noch abzuwarten, ob sich zumindest die Heringsbestände soweit erholen, dass die von der Wissenschaft bei einer konsequenten MSY-Bewirtschaftung prognostizierten Erträge dauerhaft erzielt werden können. Ggf. wird es angezeigt sein, in den kommenden Jahren ein weiteres Abwrackprogramm für Ostseefischereibetriebe anzubieten, um angesichts dauerhaft reduzierter Fangmöglichkeiten auf ein Gleichgewicht bei den Fangkapazitäten hinzuwirken.

3.7.2 Nordsee-Garnelenfischerei

Seit Winter 2025 wird die endgültige Stilllegung von bis zu einem Drittel der Krabbenfischereiflotte im Rahmen einer Förderrichtlinie unterstützt. Ziel ist es, durch die endgültige Einstellung der Fangtätigkeit eines Teils der Fischereiflotte eine ausgewogene Balance zwischen Fischereifahrzeugen und Fischereiflächen sowie zwischen Fangkapazitäten und Fangmöglichkeiten wiederherzustellen. Damit sollen Überkapazitäten beseitigt und den verbleibenden Fischern eine wirtschaftlich tragfähige Tätigkeit gesichert werden. Die Richtlinie betrifft die Förderung der endgültigen Einstellung der Fangtätigkeit von Baumkurrenfahrzeugen in den Flottensegmenten TBB 1012, TBB 1218, TBB 1824, TBB 2440 und TBB 40xx, die erwerbsmäßig Krabben- oder Plattfischfischerei in der Nordsee betreiben. Es wird eine Entschädigung für den Wertverlust des Fischereifahrzeugs (Abwrackprämie) gewährt. Die Maßnahme wird in den Kalenderjahren 2025 bis 2027 in drei Förderabschnitten durchgeführt. Die Höhe der für den jeweiligen Förderabschnitt zur Verfügung stehenden Fördermittel wird vom BMLEH jährlich unter Berücksichtigung der verfügbaren Haushaltsmittel für einzelne Fördercluster festgesetzt.

4 Spezifische Maßnahmen nach Flottensegment

4.1 Kleine Küstenfischerei Ostsee

4.1.1 Passive Fischerei kleiner 8 Meter (PG VL0008A und PG VL0008L, bis 2021 Teil des Segments PG VL0010)

Dieses Segment ist neu ab dem Jahr 2022. Zudem wird das Segment zusätzlich in zwei Gruppen unterteilt, in fischereilich aktive Fischereifahrzeuge VL0008A und VL0008L mit geringer oder keiner fischereilichen Aktivität.

4.1.1.1 Passive Fischerei kleiner 8 Meter mit fischereilicher Aktivität (PG0008A)

In dem Flottensegment PG VL0008A wird kein technischer Indikator berücksichtigt. Mit Stand 31.12.2025 werden 61 Fischereifahrzeuge diesem neuen Segment zugeordnet. Es handelt sich

überwiegend um Fahrzeuge, die auf Hering oder auf nicht quotierte Arten wie Barsch, Hecht und Zander in den Boddengewässern fischen oder Plattfische fischen.

Im Vergleich zum 31.12.2024 gab es eine Reduzierung um 7 Fahrzeuge. Die Motorleistung reduzierte sich um 176 kW, die Tonnage reduzierte sich um 17 GT.

Fischereibetriebe mit 10 Fahrzeugen (Stand 07.05.2026) haben einen Quotenanspruch für Dorsch. Quotenansprüche für Hering in der westlichen Ostsee gemäß der relativen Stabilität liegen für 10 Fahrzeuge vor. Innerhalb des Fischereijahres können sich die Quotenzuteilungen jedoch durch nationale und internationale Quotentausche sowie Umverteilungen innerhalb der Flotte ändern.

Tabelle 10: Indikatorwerte passive Fischerei kleiner 10 bis 2021, ab 2022 bis 8 Meter

PG VL0010 bis 2021, ab 2022 PG VL0008A	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020-2024
Tech	0.46	0.45	0.42	0.36	0	0	0		
SAR	1	2	2	1	0	0	0		
SHI	2.32	2.16	1.79	1.14	0.47	0.42	0.31		-0.385
CR/BER	0.45	0.13	0.06	-3.28	-0.27	0.94	-11.25		-1.840
Rofta	-32.2	-60.0	-59.3	-351.1	-257.2	-1.58	-12.3		44.4
Anzahl Fahrzeuge (mit Logbuchpflicht)	107	106	100	98	0	0	0		
GT (mit Logbuchpflicht)	560	565	541	527	0	0	0		
kW (mit Logbuchpflicht)	5.893	5.854	5.346	5.471	0	0	0		
Anzahl Fahrzeuge gesamt	666	650	631	617	66	76	68	61	-166.7
GT gesamt	1.317	1.311	1.271	1.238	102	114	87	70	-349
kW gesamt	15.361	15.477	15.227	15.143	1.592	1.875	1.603	1.427	-4.052

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren gemäß Flottenbericht 2025 im Ungleichgewicht.

Folgende spezifische Maßnahmen mit dem Ziel einer Verbesserung der Indikatorwerte werden durchgeführt:

1. Verlagerung relevanter Fangmöglichkeiten zur Küstenfischerei

In diesem Aktionsplan kann bezüglich der Verlagerung von Quoten zunächst nur bis zum Fischereijahr 2026 geplant werden, da sich die zur Verfügung stehenden Fangmöglichkeiten der wirtschaftlich wichtigsten Bestände jährlich gemäß der TAC-Verordnungen ändern können.

Die Verlagerung von Fangmöglichkeiten verbessert die Quotenausstattung des Segments und macht es möglich, weitere potentielle Quotenkürzungen im Zuge einer Befischung der Ostseebestände auf MSY Niveau besser zu verkraften. Dies soll wie folgt erreicht werden:

Die BLE wirkt für die Fischereijahre 2025 und 2026 darauf hin, dass reine Fischereibetriebe der Nordsee ihre Fangmöglichkeiten allein in der Nordsee, mithin nicht ihre Quotenansprüche für Ostseebestände nutzen. Der Verband der deutschen Küsten- und Kutterfischer e.V. und die Erzeugerorganisationen werden von der BLE angehört und beteiligen sich aktiv.

2. Unterstützung der Vermarktung

Im Rahmen des EMFAF wird durch geeignete Maßnahmen die Direktvermarktung durch Fischer und Erzeugerorganisationen gestärkt und so die Einkommenssituation verbessert. Ferner werden im EMFAF Mittel für generische Werbung bereitgestellt mit dem Ziel, dass das Image der handwerklichen Fischerei verbessert wird und Verbraucher bereit sind, höhere Preise zu zahlen.

3. Vorübergehende Einstellung der Fangtätigkeit

Auf die Ausführungen in den Nummern 3.6 und 3.7 wird verwiesen.

Tabelle 11: Zeitplan passive Fischerei kleiner 8 Meter

Maßnahme	Beginn	Ende	Verantwortlichkeit
Verlagerung relevanter Quoten	2015	fortlaufend	BLE
Unterstützung der Vermarktung	2016	fortlaufend	Länder
Vorübergehende Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2026	BMLEH, BLE, Länder
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2018	BMLEH, BLE, Länder
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2021	2022	BMLEH, BLE, Länder

4.1.1.2 Passive Fischerei kleiner 8 Meter mit geringer oder keiner fischereilichen Aktivität (PG0008L)

Eine Anzahl von 229 Fahrzeugen von insgesamt 644 Fahrzeugen waren in 2025 inaktiv. Insgesamt verfügten 82 Fahrzeuge über eine Heringsquote und 94 Fahrzeuge über eine Dorschquote (Stand 07.05.2026).

Tabelle 12: Passive Fischerei kleiner 8 Meter (VL 0008L)

PG VL0010 bis 2021, ab 2022 PG VL0008L	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2021-2024
Tech	0	0	0			
SAR	1	0	1			
SHI	1.23	0.56	0.44	0.39	0.29	-0.181
CR/BER	0.02	0.30	0.39	-0.94		-0.279
RoFTA	-56.4	-42.9	-34.6	-0.2		17.6
Anzahl Fahrzeuge		743	683	649	644	-33.1
GT		994	898	856	880	-69
kW		12.276	11.347	10.958	11.275	-659

Insgesamt befindet sich das Segment im Ungleichgewicht.

4.1.2 Passive Fischerei 8 – 12 Meter (PG VL0812A und PG VL0812L, bis 2021 Teil des Segments PG VL0010 und PG VL1012)

Dieses Segment ist neu ab dem Jahr 2022. Zudem wird das Segment zusätzlich in zwei Gruppen unterteilt, in fischereilich aktive Fischereifahrzeuge VL0812A und VL0812L mit geringer oder keiner fischereilichen Aktivität.

4.1.2.1 Passive Fischerei zwischen 8 - 12 Meter mit fischereilicher Aktivität (PG0812A)

In der deutschen Fischereiflotte sind im Haupterwerb 25 Fahrzeuge in der kleinen Küstenfischerei mit einer LÜA zwischen 8 und 12 Metern und vorwiegend passivem Fanggerät registriert (Stand 31.12.2025). Diese Fahrzeuge sind fast ausschließlich in der Ostsee aktiv. Als befischte Hauptarten sind Hering, unquotierte Arten und Plattfische zu nennen. In diesem Segment haben Fischereibetriebe mit insgesamt 18 Fahrzeugen einen Quotenanspruch für Dorsch in der westlichen Ostsee und 6 Fahrzeuge auf Hering in der westlichen Ostsee gemäß der relativen Stabilität (Stand 07.05.2026). Innerhalb des Fischereijahres können sich die Quotenzuteilungen durch nationale und internationale Quotentausche sowie Umverteilungen innerhalb der Flotte ändern.

Im Vergleich zum 31.12.2024 gab es eine Reduzierung um 23 Fahrzeuge. Die Motorleistung reduzierte sich um 2.121 kW, die Tonnage reduzierte sich um 223 GT.

Tabelle 13: Indikatorwerte passive Fischerei 8 – 12 Meter

PG VL0812A	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020- 2024
Tech	0.54	0.55	0.53	0.54	0.55	0.60	0.63	0.67	0.026
SAR	2	2	2	1	1	1	2		
SHI	2.33	2.14	1.9	1.12	0.49	0.37	0.4		-0.392
CR/BER	-0.15	0.16	-0.12	0.28	-0.02	0.41	-2.55		-0.473
Rofta	-70.3	-51.1	-67.5	-38.5	-54.7	-32.1	-4.3		13.3
Anzahl Fahr- zeuge	50	49	45	45	50	40	48	25	0.1
GT	579	577	549	532	462	374	424	201	-40.8
kW	4.751	4.722	4.369	4.323	4.267	3.535	3.992	1.871	-154

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren gemäß Flottenbericht 2025 im Ungleichgewicht.

Folgende spezifische Maßnahmen mit dem Ziel einer Verbesserung der Indikatorwerte werden durchgeführt:

1. Verlagerung relevanter Fangmöglichkeiten zur Küstenfischerei

In diesem Aktionsplan kann bezüglich der Verlagerung von Quoten zunächst nur bis zum Fischereijahr 2026 geplant werden, da sich die zur Verfügung stehenden Fangmöglichkeiten der wirtschaftlich wichtigsten Bestände jährlich gemäß der TAC-Verordnungen ändern können.

Die Verlagerung von Fangmöglichkeiten verbessert die Quotenausstattung des Segments und macht es möglich, weitere potentielle Quotenkürzungen im Zuge einer Befischung der Ostseebestände auf MSY Niveau besser zu verkraften. Die soll wie folgt erreicht werden:

Die BLE wirkt für die Fischereijahre 2025 und 2026 darauf hin, dass reine Fischereibetriebe der Nordsee ihre Fangmöglichkeiten allein in der Nordsee, mithin nicht ihre Quotenansprüche für Ostseebestände nutzen. Der Verband der deutschen Küsten- und Kutterfischer e.V. und die Erzeugerorganisationen werden von der BLE angehört und beteiligen sich aktiv.

2. Unterstützung der Vermarktung

Im Rahmen des EMFAF wird durch geeignete Maßnahmen die Direktvermarktung durch Fischer und Erzeugerorganisationen gestärkt und so die Einkommenssituation verbessert. Ferner werden im EMFAF Mittel für generische Werbung bereitgestellt mit dem Ziel, dass das Image der handwerklichen Fischerei verbessert wird und Verbraucher bereit sind, höhere Preise zu zahlen.

3. Vorübergehende Einstellung der Fangtätigkeit

Auf die Ausführungen in Nummern 3.6 und 3.7 wird verwiesen.

Tabelle 14: Zeitplan passive Fischerei 8 – 12 Meter

Maßnahme	Beginn	Ende	Verantwortlichkeit
Verlagerung relevanter Quoten	2015	fortlaufend	BLE
Unterstützung der Vermarktung	2016	fortlaufend	Länder
Vorübergehende Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2026	BMLEH, BLE, Länder
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2018	BMLEH, BLE, Länder
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2021	2022	BMLEH, BLE, Länder

4.1.2.2 Passive Fischerei zwischen 8 - 12 Meter mit geringer oder keiner fischereilichen Aktivität (PG0812L)

Die Fahrzeuge sind in der Ostsee aktiv und fischen unter anderem Scholle und Hering. In diesem Segment haben Fischereibetriebe mit insgesamt 82 Fahrzeugen (Stand 07.05.2026) einen Quotenanspruch für Dorsch in der westlichen Ostsee und 55 Fahrzeuge einen Quotenanspruch auf Hering in der westlichen Ostsee gemäß der relativen Stabilität.

Im Vergleich zum 31.12.2024 gab es eine Erhöhung um 5 Fahrzeuge. Die Motorleistung erhöhte sich um 1.279 kW, die Tonnage erhöhte sich um 107 GT.

Tabelle 15: Indikatorwerte passive Fischerei 8 – 12 Meter

PG VL0812L	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2021-2024
Tech		0.35	0.40	0.32	0.29	0.015
SAR	1	1	1	1		
SHI	0.63	0.41	0.33	0.31		-0.245
CR/BER	0.02	0.40	0.61	0.34		0.117
RoFTA	-44,3	-30.5	-11.7	-0.3		15.1
Anzahl Fahrzeuge		84	95	105	110	21.1
GT		584	624	719	826	67.5
kW		5430	5.974	6.620	7.899	595

Insgesamt befindet sich das Segment im Ungleichgewicht.

4.1.3 Fischerei mit passivem Fanggerät 12 – 18 Meter (DFN VL1218)

In der deutschen Fischereiflotte sind im Haupterwerb 7 Fahrzeuge in der Küstenfischerei mit einer LüA zwischen 12 und 18 Metern registriert (Stand 31.12.2025). Die Hauptarten sind in der Ostsee Plattfische und in der Nordsee und Skagerrak Seezunge und Kabeljau.

Tabelle 16: Indikatorwerte Stellnetzfisherei 12 – 18 Meter

DFN VL1218	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020- 2024
Tech	0.47	0.43	0.34	0.29	0.47	0.51	0.56	0.53	0.007
SAR	2	3	2	2	1	1	1		
SHI	1.91	1.65	1.29	0.98	0.82	1.18	1.69		0.086
CR/BER	0.36	9.19	2.31	-1.98					
Rofta	-18.4	197.2	57.1	-136.8					
Anzahl Fahr- zeuge	5	4	5	5	5	5	7	7	0.4
GT	150	124	152	131	119	132	180	210	5.7
kW	69	590	809	854	690	769	893	1.175	8.3

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren gemäß Flottenbericht 2025 im Ungleichgewicht.

Folgende spezifische Maßnahmen mit dem Ziel einer Verbesserung der Indikatorwerte werden durchgeführt:

1. Verlagerung relevanter Fangmöglichkeiten zur Küstenfischerei

In diesem Aktionsplan kann bezüglich der Verlagerung von Quoten zunächst nur bis zum Fischereijahr 2026 geplant werden, da sich die zur Verfügung stehenden Fangmöglichkeiten der wirtschaftlich wichtigsten Bestände jährlich gemäß der TAC-Verordnungen ändern können.

Die Verlagerung von Fangmöglichkeiten verbessert die Quotenausstattung des Segments und macht es möglich, weitere potentielle Quotenkürzungen im Zuge einer Befischung der Ostseebestände auf MSY Niveau besser zu verkraften. Dies soll wie folgt erreicht werden:

Die BLE wirkt für die Fischereijahre 2025 und 2026 darauf hin, dass reine Fischereibetriebe der Nordsee ihre Fangmöglichkeiten allein in der Nordsee, mithin nicht ihre Quotenansprüche für Ostseebestände nutzen. Der Verband der deutschen Küsten- und Kutterfischer e.V. und die Erzeugerorganisationen werden von der BLE angehört und beteiligen sich aktiv.

2. Unterstützung der Vermarktung

Im Rahmen des EMFAF wird durch geeignete Maßnahmen die Direktvermarktung durch Fischer und Erzeugerorganisationen gestärkt und so die Einkommenssituation verbessert. Ferner werden im EMFAF Mittel für generische Werbung bereitgestellt mit dem Ziel, dass das Image der handwerklichen Fischerei verbessert wird und Verbraucher bereit sind, höhere Preise zu zahlen.

3. Vorübergehende Einstellung der Fangtätigkeit

Auf die Ausführungen in den Nummern 3.6 und 3.7 wird verwiesen.

Tabelle 17: Zeitplan Fischerei mit passivem Fanggerät 12 – 18 m

Maßnahme	Beginn	Ende	Verantwortlichkeit
Verlagerung relevanter Quoten	2015	fortlaufend	BLE
Unterstützung der Vermarktung	2016	fortlaufend	Länder
Vorübergehende Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2026	BMLEH, BLE, Länder
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2018	BMLEH, BLE, Länder
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2021	2022	BMLEH, BLE, Länder

4.1.4 Schleppnetzfisherei 8 – 12 Meter (vormals DTS VL1012 und DTS VL0010)

In der deutschen Fischereiflotte sind im Haupterwerb 4 Fahrzeuge in der Küstenfisherei mit einer LÜA zwischen 8 und 12 Metern und vorwiegend demersalen Schleppnetzen als Fanggerät registriert (Stand 31.12.2025). Diese Fahrzeuge fischen in der Ostsee auf Plattfische und Sprotte.

Im Vergleich zum 31.12.2024 gab es eine Reduzierung um ein Fahrzeug. Die Motorleistung reduzierte sich um 103 kW, die Tonnage reduzierte sich um 30 GT.

In diesem Segment haben Fischereibetriebe mit 4 Fahrzeugen (Stand 07.05.2026) einen Quotenanspruch für Dorsch und Hering in der westlichen Ostsee gemäß der relativen Stabilität. Für 4 Fischereifahrzeuge liegen Quotenansprüche Sprotte Ostsee vor. Innerhalb des Fischereijahres können sich die Quotenzuteilungen durch nationale und internationale Quotentausche sowie Umverteilungen innerhalb der Flotte ändern.

Tabelle 18: Indikatorwerte Schleppnetzfisherei demersal 8 – 12 Meter

DTS VL0812	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020-2024
Tech	0.71	0.80	0.51	0.53	0.43	0.41	0.49	0.56	-0.016
SAR	2	2	2	1	0	0	0		
SHI	1.65	1.96	1.96	0.50	0.46	0.59	0.79		-0.180
CR/BER	0.97	0.41	-0.14	-1.04	0.34		-0.89		-0.023
Rofta	-2.1	-31.1	-54.9	-114.4	-26.7		-13.4		17.9
Anzahl Fahrzeuge	8	4	7	7	7	8	5	4	-0.3
GT	112	52	96	107	89	130	86	56	0.3
kW	853	358	686	706	707	830	488	385	-27.2

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren gemäß Flottenbericht 2025 im Ungleichgewicht.

Folgende spezifische Maßnahmen mit dem Ziel einer Verbesserung der Indikatorwerte werden durchgeführt:

1. Verlagerung relevanter Fangmöglichkeiten zur Küstenfischerei

In diesem Aktionsplan kann bezüglich der Verlagerung von Quoten zunächst nur bis zum Fischereijahr 2026 geplant werden, da sich die zur Verfügung stehenden Fangmöglichkeiten der wirtschaftlich wichtigsten Bestände jährlich gemäß der TAC-Verordnungen ändern können.

Die Verlagerung von Fangmöglichkeiten verbessert die Quotenausstattung des Segments und macht es möglich, weitere potentielle Quotenkürzungen im Zuge einer Befischung der Ostseebestände auf MSY Niveau besser zu verkraften. Dies soll wie folgt erreicht werden:

Die BLE wirkt für die Fischereijahre 2025 und 2026 darauf hin, dass reine Fischereibetriebe der Nordsee ihre Fangmöglichkeiten allein in der Nordsee, mithin nicht ihre Quotenansprüche für Ostseebestände nutzen. Der Verband der deutschen Küsten- und Kutterfischer e.V. und die Erzeugerorganisationen werden von der BLE angehört und beteiligen sich aktiv.

2. Unterstützung der Vermarktung

Im Rahmen des EMFAF wird durch geeignete Maßnahmen die Direktvermarktung durch Fischer und Erzeugerorganisationen gestärkt und so die Einkommenssituation verbessert. Ferner werden im EMFAF Mittel für generische Werbung bereitgestellt mit dem Ziel, dass das Image der handwerklichen Fischerei verbessert wird und Verbraucher bereit sind, höhere Preise zu zahlen.

3. Vorübergehende Einstellung der Fangtätigkeit

Auf die Ausführungen in den Nummern 3.6 und 3.7 wird verwiesen.

Tabelle 19: Zeitplan Schleppnetzfisherei demersal 8 – 12 Meter

Maßnahme	Beginn	Ende	Verantwortlichkeit
Verlagerung relevanter Quoten	2015	fortlaufend	BLE
Unterstützung der Vermarktung	2016	fortlaufend	Länder
Vorübergehende Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2026	BMLEH, BLE, Länder

4.1.5 Schleppnetzfisherei 12 – 18 Meter (DTS VL1218)

In der deutschen Fischereiflotte sind im Haupterwerb 13 Fahrzeuge in der Küstenfischerei mit einer LÜA zwischen 12 und 18 Metern und vorwiegend demersalen Schleppnetzen als Fanggerät registriert (Stand 31.12.2025). Diese Fahrzeuge fischen vor allem in der Ostsee unter anderem

auf Plattfische wie Kliesche, Flunder und Scholle sowie Sprotte. Die Anzahl der Fahrzeuge reduzierte sich um ein Fahrzeug zum Vorjahr. Die Tonnage reduzierte sich um 55 GT und die Motorleistung reduzierte sich um 341 kW. In diesem Segment haben Fischereibetriebe mit insgesamt 11 Fahrzeugen (Stand 07.05.2026) einen Quotenanspruch für Hering und mit 11 Fahrzeugen auf Dorsch in der westlichen Ostsee gemäß der relativen Stabilität. Für 8 Fischereifahrzeuge liegen Quotenansprüche für Sprotte in der Ostsee vor. Innerhalb des Fischereijahres können sich die Quotenzuteilungen durch nationale und internationale Quotentausche sowie Umverteilungen innerhalb der Flotte ändern.

Tabelle 20: Indikatorwerte Schleppnetzfischerei demersal 12 – 18 Meter

DTS VL1218	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020-2024
Tech	0.68	0.66	0.62	0.59	0.60	0.50	0.49	0.53	-0.035
SAR	1	2	2	0	0	0	0		
SHI	1.97	1.87	1.91	0.95	0.61	0.55	0.57		-0.311
CR/BER	1.37	1.54	0.25	0.14	0.31	-0.12	-0.99		-0.274
Rofta	17.7	24.0	-41.2	-35.5	-35.5	-53.5	-9.7		4.5
Anzahl Fahrzeuge	17	18	19	19	15	15	14	13	-1.4
GT	548	623	649	649	533	513	523	468	-38.8
kW	3.109	3.328	3.428	3.378	2.778	2.585	2.756	2.415	-214

Insgesamt befindet sich dieses Segment für alle Ostseefischereifahrzeuge nach den analysierten Indikatoren gemäß Flottenbericht 2025 im Ungleichgewicht.

Folgende spezifische Maßnahmen mit dem Ziel einer Verbesserung der Indikatorwerte werden durchgeführt:

1. Verlagerung relevanter Fangmöglichkeiten zur Küstenfischerei

In diesem Aktionsplan kann bezüglich der Verlagerung von Quoten zunächst nur bis zum Fischereijahr 2026 geplant werden, da sich die zur Verfügung stehenden Fangmöglichkeiten der wirtschaftlich wichtigsten Bestände jährlich gemäß der TAC-Verordnungen ändern können.

Die Verlagerung von Fangmöglichkeiten verbessert die Quotenausstattung des Segments und macht es möglich, weitere potentielle Quotenkürzungen im Zuge einer Befischung der Ostseebestände auf MSY Niveau besser zu verkraften. Dies soll wie folgt erreicht werden:

Die BLE wirkt für die Fischereijahre 2025 und 2026 darauf hin, dass Fischereibetriebe der Nordsee ihre Fangmöglichkeiten allein in der Nordsee, mithin nicht ihre Quotenansprüche für Ostseebestände nutzen. Der Verband der deutschen Küsten- und Kutterfischer e.V. und die Erzeugerorganisationen werden von der BLE angehört und beteiligen sich aktiv.

2. Unterstützung der Vermarktung

Im Rahmen des EMFAF wird durch geeignete Maßnahmen die Direktvermarktung durch Fischer und Erzeugerorganisationen gestärkt und so die Einkommenssituation verbessert. Ferner werden im EMFAF Mittel für generische Werbung bereitgestellt mit dem Ziel, dass das Image der handwerklichen Fischerei verbessert wird und Verbraucher bereit sind, höhere Preise zu zahlen.

3. Vorübergehende Einstellung der Fangtätigkeit

Auf die Ausführungen in den Nummern 3.6 und 3.7 wird verwiesen.

Tabelle 21: Zeitplan Schleppnetzfisherei demersal 12 – 18 Meter

Maßnahme	Beginn	Ende	Verantwortlichkeit
Verlagerung relevanter Quoten	2015	fortlaufend	BLE
Unterstützung der Vermarktung	2016	fortlaufend	Länder
Vorübergehende Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2026	BMEL, BLE, Länder
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2018	BMLEH, BLE, Länder
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2021	2022	BMLEH, BLE, Länder

4.1.6 Schleppnetzfisherei 18 – 24 Meter (DTS VL1824)

In der deutschen Fischereiflotte sind im Haupterwerb 8 Fahrzeuge in der Küstenfischerei mit einer LüA zwischen 18 und 24 Metern und vorwiegend demersalen Schleppnetzen als Fanggerät registriert (Stand 31.12.2025). Diese Fahrzeuge fischen in der Ostsee und in der Nordsee. Die Hauptarten sind in der Nordsee Scholle, Kaisergranat, Nordseegarnele, Steinbutt und Seezunge. In der Ostsee sind die Hauptarten Scholle, Kliesche, Flunder und Sprotte.

Dieses Segment blieb im Vergleich zum Jahr 2024 stabil bei der Anzahl der Fahrzeuge, GT und kW.

Tabelle 22: Indikatorwerte Schleppnetzfisherei demersal 18 – 24 Meter

DTS VL1824	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 202-2024
Tech	0.66	0.60	0.60	0.59	0.56	0.71	0.62	0.71	0.016
SAR	1	2	2	0	0	1	0		
SHI	1.24	1.55	1.44	0.85	0.89	0.79	0.74		-0.164
CR/BER	3.49	2.93	0.57	0.95	1.25	-0.1	0.62		-0.095
Rofta	82.4	60.7	-19.5	1.1	-1.43	-34.0	-1.8		0.03
Anzahl Fahrzeuge	11	14	11	10	11	8	8	8	-0.8
GT	1.293	1.621	1.276	1.144	1.370	904	904	904	-98
kW	2.529	3.192	2.529	2.308	2.676	2.060	2.060	2.060	-119

Für dieses Segment wird nach den analysierten Indikatoren gemäß Flottenbericht 2025 keine eindeutige Bewertung vorgenommen. Für Fischereifahrzeuge, die auf die Fischerei in der Ostsee angewiesen sind, sind die Fangmöglichkeiten weiterhin sehr niedrig. Dorsch und Hering in der westlichen Ostsee sind nur noch als Beifang nutzbar. Daher ist für Ostseefischereifahrzeuge ein Ungleichgewicht festzustellen.

Folgende spezifische Maßnahmen mit dem Ziel einer Verbesserung der Indikatorwerte werden durchgeführt:

1. Verlagerung relevanter Fangmöglichkeiten zur Küstenfischerei

In diesem Aktionsplan kann bezüglich der Verlagerung von Quoten zunächst nur bis zum Fischereijahr 2026 geplant werden, da sich die zur Verfügung stehenden Fangmöglichkeiten der wirtschaftlich wichtigsten Bestände jährlich gemäß der TAC-Verordnungen ändern können.

Die Verlagerung von Fangmöglichkeiten verbessert die Quotenausstattung des Segments und macht es möglich, weitere potentielle Quotenkürzungen im Zuge einer Befischung der Ostseebestände auf MSY Niveau besser zu verkraften. Dies soll wie folgt erreicht werden:

Die BLE wirkt für die Fischereijahre 2025 und 2026 darauf hin, dass reine Fischereibetriebe der Nordsee ihre Fangmöglichkeiten allein in der Nordsee, mithin nicht ihre Quotenansprüche für Ostseebestände nutzen. Der Verband der deutschen Küsten- und Kutterfischer e.V. und die Erzeugerorganisationen werden von der BLE angehört und beteiligen sich aktiv.

2. Unterstützung der Vermarktung

Im Rahmen des EMFAF wird durch geeignete Maßnahmen die Direktvermarktung durch Fischer und Erzeugerorganisationen gestärkt und so die Einkommenssituation verbessert. Ferner werden im EMFAF Mittel für generische Werbung bereitgestellt mit dem Ziel, dass das Image der handwerklichen Fischerei verbessert wird und Verbraucher bereit sind, höhere Preise zu zahlen.

3. Vorübergehende Einstellung der Fangtätigkeit

Auf die Ausführungen in Nummer 3.6 wird verwiesen.

Tabelle 23: Zeitplan Schleppnetzfisherei demersal 18 – 24 Meter

Maßnahme	Beginn	Ende	Verantwortlichkeit
Verlagerung relevanter Quoten	2017	fortlaufend	BLE
Unterstützung der Vermarktung	2016	fortlaufend	Länder
Vorübergehende Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2026	BMLEH, BLE, Länder
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2021	2022	BMLEH, BLE, Länder

4.1.7 Schleppnetzfisherei 24 – 40 Meter (DTS VL2440)

In der deutschen Fischereiflotte sind im Haupterwerb 11 Fahrzeuge in der Küstenfisherei mit einer LüA zwischen 24 und 40 Metern und vorwiegend demersalen Schleppnetzen als Fanggerät registriert (Stand 31.12.2025). Die Fischerei findet im Bereich der Nordsee und Ostsee statt. In der Ostsee sind die Hauptarten Scholle, Flunder und Sprotte.

Dieses Segment blieb im Vergleich zum Jahr 2024 stabil bei der Anzahl der Fahrzeuge, GT und kW.

Tabelle 24: Indikatorwerte Schleppnetzfisherei demersal 24 – 40 Meter

DTS VL2440	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020-2024
Tech	0.51	0.57	0.76	0.75	0.79	0.79	0.82	0.77	0.016
SAR	2	2	2	2	1	2	3		
SHI	1.93	1.48	1.36	1.18	1.09	1.17	1.21		-0.038
CR/BER	1.18	1.06	0.87	1.06	0.48	0.83	0.65		-0.067
Rofta	5.5	0.7	-6.2	5.6	-27.9	-4.4	-1.4		-0.04
Anzahl Fahrzeuge	11	14	12	11	11	10	11	11	-0.3
GT	2.992	4.410	3.947	3.685	3.814	3.587	3.712	3.712	-57
kW	5.505	7.822	8.048	8.075	8.979	8.379	8.533	8.533	127

Für dieses Segment wird nach den analysierten Indikatoren gemäß Flottenbericht 2025 keine eindeutige Bewertung vorgenommen. Für Fischereifahrzeuge, die auf die Fischerei in der Ostsee angewiesen sind, sind die Fangmöglichkeiten weiterhin sehr niedrig. Dorsch und Hering in der westlichen Ostsee sind nur noch als Beifang nutzbar. Daher ist für Ostseefischereifahrzeuge ein Ungleichgewicht festzustellen.

Folgende spezifische Maßnahmen mit dem Ziel einer Verbesserung der Indikatorwerte werden durchgeführt:

1. Verlagerung relevanter Fangmöglichkeiten zur Küstenfisherei

In diesem Aktionsplan kann bezüglich der Verlagerung von Quoten zunächst nur bis zum Fischereijahr 2026 geplant werden, da sich die zur Verfügung stehenden Fangmöglichkeiten der wirtschaftlich wichtigsten Bestände jährlich gemäß der TAC-Verordnungen ändern können.

Die Verlagerung von Fangmöglichkeiten verbessert die Quotenausstattung des Segments und macht es möglich, weitere potentielle Quotenkürzungen im Zuge einer Befischung der Ostseebestände auf MSY Niveau besser zu verkraften. Dies soll wie folgt erreicht werden:

Die BLE wirkt für die Fischereijahre 2025 und 2026 darauf hin, dass reine Fischereibetriebe der Nordsee ihre Fangmöglichkeiten allein in der Nordsee, mithin nicht ihre Quotenansprüche für Ostseebestände nutzen. Der Verband der deutschen Küsten- und Kutterfischer e.V. und die Erzeugerorganisationen werden von der BLE angehört und beteiligen sich aktiv.

2. Unterstützung der Vermarktung

Im Rahmen des EMFAF wird durch geeignete Maßnahmen die Direktvermarktung durch Fischer und Erzeugerorganisationen gestärkt und so die Einkommenssituation verbessert. Ferner werden im EMFAF Mittel für generische Werbung bereitgestellt mit dem Ziel, dass das Image der handwerklichen Fischerei verbessert wird und Verbraucher bereit sind, höhere Preise zu zahlen.

3. Vorübergehende Einstellung der Fangtätigkeit

Auf die Ausführungen in Nummer 3.6 wird verwiesen.

Tabelle 25: Zeitplan Schleppnetzfisherei demersal 24 – 40 Meter

Maßnahme	Beginn	Ende	Verantwortlichkeit
Verlagerung relevanter Quoten	2017	fortlaufend	BLE
Unterstützung der Vermarktung	2016	fortlaufend	Länder
Vorübergehende Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2026	BMLEH, BLE, Länder

4.2 Nordsee-Garnelenfischerei (TBB VL1012, TBB VL1218, TBB VL1824)

Drei Segmente der Nordsee-Garnelenfischerei befinden sich seit 2024 erstmals im Ungleichgewicht und sind daher neu in den Aktionsplan aufgenommen. Diesen Segmenten gehören insgesamt 153 Fahrzeuge an.

Tabelle 26: Indikatorwerte Baumkurrenfahrzeuge 10-12m (TBB VL1012)

TBB VL1012	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020-2024
Tech	0.79	0.54	0.88	0.85	0.92	0.88	0.47	0.39	0.63	0.77	-0.107
SAR	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
SHI	0.93	1.22	k.A.	k.A.	2.68	k.A.	k.A.	1.35	0.80		-0.451
CR/BER	1.28	0.98	1.43	-0.07	1.15	0.66	1.01	-0.36	-0.83		-0.498
RoFTA	9.26	-3.8	32.1	-67.7	5.47	-18.0	-6.57	-72.5	-33.9		-13.4
Anzahl Fahrzeuge	5	7	5	4	4	4	6	6	2	2	-0.2
GT	63	78	63	53	53	53	57	73	33	33	-2.0
kW	515	676	515	424	424	424	501	746	287	287	4.8

Tabelle 27: Indikatorwerte Baumkurrenfahrzeuge 12-18m (TBB VL1218)

TBB VL1218	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020-2024
Tech	0.58	0.54	0.67	0.67	0.57	0.60	0.62	0.65	0.59	0.63	0.009
SAR	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
SHI	2.55	k.A.	1.0	1.0	0.90	k.A.	0.60	0.68	k.A.		-0.174
CR/BER	1.91	1.45	2.25	0.14	0.89	0.98	2.20	0.89	0.01		-1.850
RoFTA	56.2	45.5	75.4	-46.7	-6.7	1.6	55.5	-3.1	-0.6		0.750
Anzahl Fahrzeuge	111	108	109	105	100	97	89	83	91	84	-3.2
GT	3.479	3.451	3.472	3.346	3.227	3.160	2.899	2.701	2.922	2.731	-107
kW	21.671	21.234	21.510	20.770	19.946	19.487	17.903	16.766	18.341	17.009	-593

Tabelle 28: Indikatorwerte Baumkurrenfahrzeuge 18-24m (TBB VL1824)

TBB VL1824	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020-2024
Tech	0.57	0.67	0.70	0.65	0.66	0.68	0.70	0.67	0.66	0.71	-0.001
SAR	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
SHI	1.31	1.15	1.1	1.03	0.9	0.82	0.68	0.69	0.42		-0.159
CR/BER	2.06	1.17	2.41	0.14	1.29	0.73	1.96	0.79	0.18		-2.2
RoFTA	60.7	13.7	64.7	-36.5	12.2	-9.6	30.3	-6.67	-0.56		-2.3
Anzahl Fahrzeuge	65	67	70	69	70	70	66	63	69	67	-0.9
GT	3.976	4.045	4.403	4.314	4.504	4.523	4.014	3.838	4.140	4.109	-141
kW	14.278	14.619	15.428	15.242	15.462	15.464	14.434	13.772	14.830	14.610	-296

Folgende spezifische Maßnahmen mit dem Ziel einer Verbesserung der Indikatorwerte sollen durchgeführt werden:

1. Entwicklung und Erprobung innovativer, zukunftsfähiger Fischkutter

Ziel ist die Schaffung der Grundlagen für eine moderne, effiziente und umweltverträgliche Fischereiflotte. Dabei sollen modellhafte Fischereifahrzeuge entwickelt und praxisnah erprobt werden, die den Anforderungen einer nachhaltigen Küstenfischerei gerecht werden („Krabbenkutter der Zukunft“). Die Neubauten sollen insbesondere energieeffizient sein, den ökologischen Fußabdruck reduzieren und zugleich multifunktional einsetzbar sein, um eine flexible Nutzung in verschiedenen Tätigkeitsbereichen zu ermöglichen.

2. Flottenreduktion ab Ende 2025

Seit Ende 2025 erfolgt die gezielte und endgültige Stilllegung von bis zu einem Drittel der Krabbenfischereiflotte. Diese Maßnahme verfolgt das übergeordnete Ziel, das bestehende Missverhältnis zwischen Fangkapazitäten und tatsächlichen Fangmöglichkeiten zu beseitigen und damit eine nachhaltige Anpassung der Flottenstruktur herbeizuführen. Durch die Verringerung der Fangkapazitäten soll eine langfristige Stabilisierung der Bestände und der wirtschaftlichen Situation der verbleibenden Betriebe ermöglicht werden. Auf die Ausführungen unter 3.7.2 wird verwiesen.

Tabelle 29: Zeitplan Baumkurrenfahrzeuge 10-12m, 12-18m und 18-24m

Maßnahme	Beginn	Ende	Verantwortlichkeit
Entwicklung und Erprobung modellhafter, zukunftsfähiger Fischkutter	2025	2030	BMLEH, BLE
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2025	2027	BMLEH, BLE
Ggf. Implementierung weitere Maßnahmen	2026		BMLEH

5. Begleitende Maßnahmen

Zur Unterstützung der Wirksamkeit des Aktionsplans werden folgende Begleitmaßnahmen durchgeführt:

- Im Rahmen der Anhörung zur jährlichen Quotenverteilung gemäß § 3 Absatz 3 Seefischereigesetz werden durch die BLE die Länder und die Fischerei zu den Entwicklungen in den Flottensegmenten gemäß Nummer 4 des Aktionsplans angehört, um ggf. daraus neue Ziele und/oder Maßnahmen abzuleiten.
- Es erfolgt ein regelmäßiger Austausch im Rahmen der Bund-Länder-Gespräche zur Flottenentwicklung auf regionaler Ebene.
- Die BLE hat im Jahr 2022 ein einmaliges Flottenbereinigungsprogramm mit dem Hauptziel der Verbesserung der Effizienz der Betriebe und dem Nebenziel der weiteren Verkleinerung der Flotte durchgeführt. Es wurden insgesamt 10 Anträge gestellt, wovon 9 Anträge bewilligt werden konnten. Im Rahmen der Bewilligung konnten Quotenansprüche innerhalb eines Fischereibetriebes der Ostsee von einem Fischereifahrzeug auf ein anderes Fischereifahrzeug

ohne Anpassungen der Fangkapazitäten übertragen werden. Das übertragende Fischereifahrzeug musste dafür aus dem deutschen Flottenregister ausscheiden. Die abgemeldeten Fahrzeuge gehörten zu sechs verschiedenen Segmenten:

PG VL0008: 2

PG VL0812: 3

DTS VL0812: 1

DFN VL0812: 1

DTS VL1218: 1

DTS VL1824: 1

- Die BLE und das Thünen-Institut vereinbaren Arbeitstreffen zur Evaluierung der Ergebnisse des Aktionsplans und daraus resultierenden möglichen Anpassungen. Das Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat (BMLEH) und die Länder werden darüber informiert.

Flexibilisierung der beihilferechtlichen Rahmenbedingungen zur Förderung von Investitionen

Derzeit stellen die beihilferechtlichen Vorgaben auf EU-Ebene eine erhebliche Hürde für investive Fördermaßnahmen in Flottensegmenten mit bestehendem Ungleichgewicht dar. Dies führt zu einem Investitionsstau, da notwendige Modernisierungen und Erhaltungsmaßnahmen an den verbleibenden Fischereifahrzeugen nicht ausreichend unterstützt werden können. Der Beihilferechtsrahmen auf EU-Ebene steht auch einer Flottenerneuerung entgegen. Die vorhandene Flotte ist überaltert (durchschnittlicher deutscher Krabbenkutter: etwa 43 Jahre) und im Sektor gibt es keine ausreichende Finanz- und Innovationskraft um sich aus sich selbst heraus zu erneuern. Ein Flottenumbau hin zu Niedrigemissionsfahrzeugen bzw. Null-Emissionsfahrzeugen, die auch für nicht-fischereiliche Tätigkeit im blauen Sektor einsetzbar sind, wird ohne eine staatliche Förderung daher nicht gelingen. Es müssen Möglichkeiten gefunden werden, unter denen – unter engen Voraussetzungen und im Einklang mit den Vereinbarungen zum Abbau schädlicher Subventionen im Rahmen der WTO – auch ein Flottenneubau gefördert werden kann. Nur so kann eine zukunftsfähige und nachhaltige Entwicklung der Fischereiflotte gewährleistet werden.