

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 2025

Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat

Inhalt

1.A: Beschreibung und Entwicklung der Flotte	4
i. Beschreibung und Entwicklung der Flotte	4
ii. Zusammenfassung von Flottensegmenten (Cluster-Schema)	7
1.B: Angaben zu den Fischereiaufwandsbeschränkungen und Auswirkungen dieser auf die Fangkapazität.....	8
i. Fischereiaufwandsbeschränkungen	8
ii. Auswirkungen von Fischereiaufwandsbeschränkungen auf die Fangkapazität.....	8
1.C: Angaben zur Einhaltung der Zugangs-/Abgangsregelung.....	8
1.D. Flottenmanagement	10
i. Bewertung des Flottenmanagementsystems (Schwächen, Stärken).....	10
ii. Pläne zur Verbesserung des Flottenmanagementsystems.....	11
iii. Informationen zum allgemeinen Stand der Erfüllung von Flottenpolitikinstrumenten	12
2. Analyse der Gleichgewichtsindikatoren und Bewertung des Gleichgewichts.....	12
Passives Fanggerät < 8 m (PG VL0008A, ehemals PG VL0010)	13
Passives Fanggerät < 8 m (PG VL0008L)	13
Passives Fanggerät 8 - 12 m (PG VL0812A, ehemals PG VL1012)	14
Passives Fanggerät 8 - 12 m (PG VL0812L)	15
Treibnetz- oder Stellnetzfisher 12 – 18 m (DFN VL1218)	15
Treibnetz- oder Stellnetzfisher 24 – 40 m (DFN VL2440)	16
Baumkurrenfahrzeuge 10 – 12 m (TBB VL1012)	17
Baumkurrenfahrzeuge 12 – 18 m (TBB VL1218)	18
Baumkurrenfahrzeuge 18 – 24 m (TBB VL1824)	19
Baumkurrenfahrzeuge 24 – 40 m (TBB VL2440)	19
Baumkurrenfahrzeuge > 40 m (TBB VL40XX)	20
Schleppnetzfahrzeuge <8 m (DTS VL0008), demersal	20
Schleppnetzfahrzeuge 8 – 12 m (DTS VL0812, ehemals DTS VL1012), demersal	21
Schleppnetzfahrzeuge 12 – 18 m (DTS VL1218), demersal	21
Schleppnetzfahrzeuge 18 – 24 m (DTS VL1824), demersal	22
Schleppnetzfahrzeuge 24 – 40 m (DTS VL2440), demersal	23
Schleppnetzfahrzeuge > 40 m (DTS VL40XX), demersal	24
Schleppnetzfahrzeuge 10 - 12 m (TM VL1012), pelagisch	24
Schleppnetzfahrzeuge 12 - 18 m (TM VL1218), pelagisch	24
Schleppnetzfahrzeuge 18 - 24 m (TM VL1824), pelagisch	25

Schleppnetzfahrzeuge 24 - 40 m (TM VL2440), pelagisch	25
Schleppnetzfahrzeuge > 40 m (TM VL40XX), pelagisch	26
3. Allgemeine Kommentare zu den Indikatoren	27
3.1. Technischer Indikator	27
3.2. Biologische Indikatoren	27
3.3. Ökonomische Indikatoren	30
4. Gesamtbewertung des Gleichgewichts	32
5. Aktionsplan zur Anpassung struktureller Ungleichgewichte in der deutschen Fischereiflotte aufgrund der Ergebnisse der Indikatoren	33
5.1 Kleine Küstenfischerei Ostsee	33
5.2 Nordsee-Garnelenfischerei	34
Anlage 1: Übersicht der Bestände, die 2025 von Fahrzeugen der verschiedenen Flottensegmente befischt wurden (* ehemals PG VL0010; # ehemals PG VL1012; + ehemals DTS VL1012). Die Zahlen in der Tabelle entsprechen den Anlandungen in Tonnen. Es werden größtenteils nur Bestände aufgeführt, von denen ≥ 100 t gefangen wurden (≥ 500 t bei TM VL40XX).	37
Anlage 2: Entwicklung der Bestände, die von Fahrzeugen der verschiedenen Flottenteile 2025 befischt wurden. Es werden größtenteils Bestände aufgeführt, von denen ≥ 100 t gefangen wurden (≥ 500 t bei TM VL40XX).	42
Anlage 3: Übersicht über die Kapazitätsänderungen im Jahr 2025	44
Anlage 4: Sustainable Harvest Indicator (SHI) für 2024. Die grau unterlegten Zeilen im unteren Bereich der Tabelle wurden nicht als SHI berücksichtigt, da der Anteil vom Wert der Anlandungen einer Flotte nur zu unter 40% in die Berechnung des Indikators eingegangen ist. Ein „a“ kennzeichnet einen Wert, der aus der deutschen Berechnung stammt, da keine Berechnung vom STECF verfügbar war.	47
Anlage 5: Übersicht der Indikatorwerte für die verschiedenen Segmente (Log*= logbuchpflichtige Fahrzeuge) von 2012 bis 2025. n.v. = nicht verfügbar, k.A. = keine Angabe	51

1.A: Beschreibung und Entwicklung der Flotte

i. Beschreibung und Entwicklung der Flotte

Die deutsche Fischereiflotte bestand zum 31.12.2025 aus 1.076 Fischereifahrzeugen mit einer Kapazität von 55.253 GT und 120.430 kW. Dies entspricht einem Flottenabgang in Höhe von 23 Fahrzeugen gegenüber dem Vorjahr. Die Fangkapazität verringerte sich in der Tonnage um 2.965 GT und in der Motorleistung um 6.022 kW. Genaue Zahlen zu Veränderungen in der deutschen Fischereiflotte sind in der **Anlage 3** nach DCF-Segmenten aufgeführt.

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

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

In der **Anlage 1** werden die genauen Zahlen in Tonnen dargestellt, welche Fisch- und Wirbellosen-Bestände von welchem Segment im Jahr 2025 befischt wurden. Die aufgeführten Bestände sind die wichtigsten für das jeweilige Segment. Es wurden größtenteils nur Bestände berücksichtigt, von denen 2025 mindestens 100 t von Fahrzeugen im jeweiligen Segment angelandet wurden (und mindestens 500 t bei den pelagischen Hochseetrawlern über 40 m (TM VL40XX)). Für einige Segmente wie z.B. DFN VL1218, DTS VL0812 und die PG-Segmente wurden auch die wichtigsten Bestände mit Anlandungen von unter 100 t aufgeführt, da in einigen dieser Segmente auch Bestände mit Anlandungen von unter 100 t eine gewisse Bedeutung haben.

Die dazu gehörigen Bestandseinschätzungen (**Anlage 2**) beziehen sich bei der fischereilichen Sterblichkeit (F) auf das Jahr 2024 und bei der Einschätzung der Reproduktionskapazität auf Anfang 2025. 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 2025 sind erst im Laufe des Jahres 2026, nach Abgabefrist dieses Flottenberichts, verfügbar. Für einige Bestände können sich aufgrund aktuellerer Daten (von 2025) teilweise deutlich abweichende Einschätzungen ergeben, die erst im nächsten Jahresbericht berücksichtigt werden.

Stellnetzfahrzeuge <12 m (PG VL0008, PG VL0812)

Den zahlenmäßig größten Anteil in der deutschen Fischereiflotte haben die 839 Fahrzeuge in der kleinen Küstenfischerei mit einer Gesamtlänge über alles von weniger als 12 Metern. Diese Fahrzeuge sind hauptsächlich mit passiven Fanggeräten (darunter v.a. Stellnetze) in der Ostsee aktiv. Insgesamt 340 Fahrzeuge dieses Segments üben die Fischerei lediglich im Nebenerwerb aus. Einige dieser Fahrzeuge kommen auch nur als Zweit- oder Drittfahrzeuge zum Einsatz und weisen dementsprechend keine oder nur eine geringe Fangaktivität auf. So waren gemessen auf das gesamte Jahr 2025 insgesamt 265 dieser Fahrzeuge fischereilich inaktiv. Befischte Hauptarten sind Hering, Scholle, Flunder, Brassen und Plötze, aber auch Dorsch (unvermeidbarer Beifang) wird noch in geringen Mengen angelandet.

Diese Gruppe verringerte sich um 14 Fahrzeuge. In der Tonnage wurde ein leichter Rückgang um 16 GT verzeichnet. Die spezifische Motorleistung verringerte sich um 121 kW.

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

Eine weitere Gruppe bilden Fischereifahrzeuge mit einer Gesamtlänge von über 12 Metern, welche überwiegend passive Fanggeräte einsetzen. Hierunter fielen zum 31.12.2025 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, Kabeljau, Seehecht, Hummer, Taschenkrebs, Scholle und Seesunge). Kleinere Fahrzeuge dieser Gruppe sind in der Ostsee aktiv, insbesondere in der Plattfischfischerei.

Die Anzahl für diese Gruppe blieb unverändert. Die Fangkapazität verringerte sich in der Tonnage um 4 GT, erhöhte sich jedoch in der Motorleistung um 120 kW.

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

Insgesamt 38 Fahrzeuge wurden zum 31.12.2025 der Gruppe der Schleppnetzfahrzeuge bis zu einer Gesamtlänge von 40 m zugeordnet. In der Nordsee werden diese Fahrzeuge hauptsächlich zum Fang von Seelachs, Kabeljau, Schellfisch, Kaisergranat sowie Scholle und Seehecht eingesetzt, wohingegen in der Ostsee überwiegend Sprotte, Scholle und Flunder gefangen wurden.

Die Anzahl der Fahrzeuge reduzierte sich in diesen Segmenten um 4 Fahrzeuge. Die Fangkapazität verringerte sich ebenfalls um 374 GT und 1.083 kW.

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

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

Zum 31.12.2025 waren 172 Baumkurrenfahrzeuge mit einer Kapazität von insgesamt 8.788 GT und 39.103 kW in der deutschen Fischereiflotte registriert, was einem Rückgang von 3 Fahrzeugen entspricht. Insgesamt verringert sich auch die Tonnage um 64 GT sowie die Motorleistung um 291 kW.

Pelagische Hochseefischerei (TM VL40XX)

Im Segment der pelagischen Hochseefischerei (Gesamtlänge 40 Meter oder mehr) waren am 31.12.2025 insgesamt 3 Fahrzeuge in der deutschen Fischereiflotte registriert. Fahrzeuge dieses Segments sind sehr unterschiedlich in ihrer Größe und ihren Einsatzmöglichkeiten.

Hierzu zählen einerseits die großen Hochseefahrzeuge mit über 100 Metern Gesamtlänge und bis zu 9000 GT als auch die deutlich kleineren Hochseekutter mit 700-1000 GT. Die Fahrzeuge hatten sehr vielfältige Fanggebiete. In der Nordsee und den westlichen Gewässern (ICES 4, 5b, 6a, 7) wurden hauptsächlich Hering, Makrele und Blauer Wittling gefangen. In der Ostsee wurde vor allem Sprotte und im östlichen Teil auch Hering gefangen.

Die Anzahl der Fahrzeuge verringerte sich um ein Fahrzeug. Die Fangkapazität reduzierte sich um 764 GT und 2.030 kW.

Demersale Hochseefischerei (DTS VL40XX)

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

Die Anzahl der Fahrzeuge verringerte sich um ein Fahrzeug. Die Fangkapazität reduzierte sich um 1.825 GT und 3.000 kW.

Muschelfischerei (DRB VL2440, DRB VL40XX)

Zum 31.12.2025 sind dem Segment der Muschelfischerei 7 Fahrzeuge zugehörig. Zumeist bewirtschaften diese Fahrzeuge eigene Muschelkulturen, sind aber auch dazu befugt, anders als die reinen Aquakulturfahrzeuge, wilde Muscheln zu fischen. Sie sind ausschließlich in der Nordsee tätig. Für die Nutzung der Muschelressourcen in den Küstengewässern ist eine separate Erlaubnis des jeweiligen Landes notwendig. Für Berechnungen der Indikatoren wurden die Fahrzeuge dieser Gruppe im Segment DRB VL2440 zusammengefasst.

Dieses Segment blieb im Jahr 2025 sowohl bei der Anzahl der Fahrzeuge, als auch bei der Fangkapazität unverändert.

ii. Zusammenfassung von Flottensegmenten (Cluster-Schema)

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

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

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 der BRD zustehende Gesamtfangkapazität für die gezielte Fischerei auf Tiefseebestände wurde im Jahr 2025 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 2025 fielen lediglich Fänge von Roter Tiefseekrabbe (KEF) in diese Kategorie.

ii. Auswirkungen von Fischereiaufwandsbeschränkungen auf die Fangkapazität

Gezielte Fischerei auf Tiefseearten:

Die Gesamtfangkapazität gemessen in Bruttoreaumzahl und Kilowatt aller Fischereifahrzeuge der Union, für die ein Mitgliedstaat eine Fangenehmigung 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 führt bei Ersetzungsmaßnahmen alter Fischereifahrzeuge durch neue, größere und leistungstärkere Schiffe im Rahmen des Kapazitätsmanagements zu einer natürlichen Beschränkung für die deutsche Flotte.

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

In Deutschland wird die Einhaltung der Fangkapazitätsobergrenzen gemäß Anhang II der Verordnung (EG) 1380/2013 durch sogenannte Kapazitätssicherungslizenzen gewährleistet, welche ein vorübergehendes Ausscheiden aus der Flotte und eine spätere Indienststellung eines Fahrzeuges ermöglichen.

Kapazitätsobergrenze Deutschlands gem. Anhang II VO (EG) 1380/2013:	71.117 GT	167.078 kW
Abwrackungen mit öffentlichen Mitteln seit 01. Januar 2003:	4.266 GT	7.855 kW
Fleet ceiling (Neuberechnung Kapazitäten-Level)	66.851 GT	159.223 kW
gesamte deutsche Fangkapazität 31.12.2025:	55.253 GT	120.430 kW

Kapazitätsabgänge (mit öffentlichen Mitteln geförderte Flottenabgänge) gab es im Jahr 2025 nicht.

1.D. Flottenmanagement

i. Bewertung des Flottenmanagementsystems (Schwächen, Stärken)

Die derzeitige Flottenstruktur ist annähernd identisch geblieben.

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

Im Jahr 2025 wurden in Deutschland keine Fangkapazitäten mit öffentlichen Mitteln endgültig stillgelegt. Die Flottenstruktur insgesamt wurde in ihrer Heterogenität und Vielfalt erhalten, die sich in den einzelnen Segmenten ausdrückt. Ende 2025 wurde eine Maßnahme für die Jahre 2026 – 2028 auf den Weg gebracht, die es ermöglichen soll, in drei Jahrestanchen Krabben- und bestimmte Plattfischkutter abzuwracken und damit dauerhaft aus der Fischerei zu nehmen, um die Fangkapazität an die bestehenden Fangmöglichkeiten anzupassen und damit die Wirtschaftlichkeit der verbleibenden Fahrzeuge zu verbessern.

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

Die Auswirkungen der Aggressionen Russlands gegen die Ukraine hat die Fischereiwirtschaft in den Jahren 2022 bis 2025 stark beeinflusst, da die Betriebskosten der Fischereibetriebe deutlich gestiegen sind. Es wurden in den Jahren 2022-2024 für deutsche Fischereibetriebe Unterstützungsleistungen im Rahmen von sogenannten Kleinbeihilfen im Rahmen des Befristeten Krisenmechanismus ermöglicht.

ii. Pläne zur Verbesserung des Flottenmanagementsystems

Wird die Entwicklung der deutschen Flotte betrachtet, so zeigt sich ein starker Rückgang der Anzahl an Fahrzeugen von 2.315 Fahrzeugen im Jahre 2000 auf 1.076 Fahrzeuge im Jahre 2025.

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

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

Das Jahr 2025 war für die Fischerei in der Ostsee erneut eine Herausforderung, zum einen wegen des Verbots der gezielten Fischerei auf Hering und Dorsch, zum anderen wegen des geringen Korpulenzfaktors bei vielen Plattfischen.

In der Nordsee stellte sich die Garnelenfischerei bis einschließlich 2024 aufgrund der stark schwankenden wirtschaftlichen Lage, der besonderen Bestandssituation der nicht quotierten Zielart und bestehender Marktunsicherheiten als herausfordernd dar. Seit 2025 hat sich die wirtschaftliche Lage jedoch deutlich verbessert; diese positivere Entwicklung setzt sich nach den vorliegenden Erkenntnissen auch im ersten Halbjahr 2026 fort (s. auch Abschnitt 5.2). Die seinerzeit durch das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft eingerichtete Zukunftskommission Fischerei hat Empfehlungen für die Transformation der deutschen Fischerei hin zu mehr Resilienz und Nachhaltigkeit erarbeitet. Neben der Entwicklung und dem Neubau CO₂-ärmerer Pilot-Fahrzeuge sollen weitere Möglichkeiten der CO₂-Minderung geprüft werden, wie bspw. den Einsatz alternativer Treibstoffe als „Brückentechnologie“, sowie Messungen und Optimierung individueller Treibstoffverbräuche in der bestehenden Flotte, z. B. auch durch den Einsatz klimafreundlicher Fangmethoden.

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

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

iii. Informationen zum allgemeinen Stand der Erfüllung von Flottenpolitikinstrumenten

Zunächst ist festzuhalten, dass Deutschland bei etwa 5% der EU-Fanganteile und rund 2% Flottenanteilen innerhalb der Europäischen Union über ein im Vergleich der EU-Staaten ausgewogenes Verhältnis zwischen Fangkapazität und verfügbaren Fangmöglichkeiten verfügt. Im Vorfeld der Festsetzung der Referenzobergrenzen im Jahre 2003 hat Deutschland die damaligen MAP-Ziele jeweils erreicht, was sich dann wiederum in der Höhe der Kapazitätsobergrenze niedergeschlagen hat.

2. Analyse der Gleichgewichtsindikatoren und Bewertung des Gleichgewichts

Die Analyse der Gleichgewichtsindikatoren erfolgte nach DCF-Segmenten (Tabelle 8 des Delegierten Beschlusses (EU) 2021/1167 der Kommission). Im Folgenden werden für jedes dieser Segmente die verschiedenen Indikatoren aufgeführt. Der technische Indikator wurde von Deutschland ermittelt, während für die ökonomischen und biologischen Indikatoren die vom STECF bereitgestellten Werte verwendet wurden (teilweise wurden die biologischen Indikatoren jedoch von Deutschland ermittelt, da vom STECF für einige Segmente keine Daten bereitgestellt wurden). Bei den biologischen Indikatoren beziehen sich die Werte zum *Sustainable Harvest Indicator* (SHI) und *Stocks-at-Risk* (SAR)-Indikator auf das Jahr 2024, da die Werte zu der fischereilichen Sterblichkeit F für 2025 zur Zeit der Berechnung und der Erstellung dieses Berichts noch nicht zur Verfügung standen. Die in diesem Zusammenhang angesprochenen Fänge beziehen sich ebenfalls auf das Jahr 2024; bei Ausnahmen werden diese als solche bezeichnet.

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

PG VL0008A	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020-2024
Tech	0.36	0.42	0.46	0.45	0.42	0.36	0.00	0.00	0	0	
SAR	2	1	1	2	2	0	0	0	0		
SHI	2.33	2.05	2.31	2.16	1.85	1.13	0.45	0.36	0.31		-0.385
CR/BER	1.23	1.14	0.45	0.13	0.06	-3.28	-0.27	0.94	-11.25		-1.840
RoFTA	12.4	7.3	-32.2	-60.0	-59.3	-351.1	-257.2	-1.6	-12.3		44.4
Anzahl Fahr-zeuge	729	691	666	650	631	617	66	76	68	61	-166.7
GT	1527	1398	1317	1311	1271	1238	102	114	87	70	-349
kW	17202	16268	15361	15477	15227	15143	1592	1875	1603	1427	-4052
Anzahl Fz Log*	135	116	107	106	100	98	0	0	0	0	
GT Log*	721	616	560	565	541	527	0	0	0	0	
kW Log*	7.407	6.420	5.893	5.854	5.346	5.471	0	0	0	0	

Log* = logbuchpflichtige Fahrzeuge

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Ungleichgewicht**. Obwohl kein SAR befischt wurden (der SHI fließt nicht in die Bewertung ein), deuten die sehr niedrigen ökonomischen Indikatoren auf eine Überkapazität hin. Dieses Segment ist gravierend von der aktuell schlechten Bestandssituation des Dorsches und des Herings in der westlichen Ostsee betroffen. Die Anzahl der Fahrzeuge hat sich vor allem seit 2022 gravierend verringert.

Passives Fanggerät < 8 m (PG VL0008L)

PG VL0008L	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2021-2024
Tech	0	0	0	0	0	
SAR	0	0	1	1		
SHI	0.99	0.43	0.42	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 Fahr-zeuge		743	683	649	644	-33.1
GT		994	898	856	880	-69.0
kW		12276	11347	10958	11275	-659
Anzahl Fz Log*		0	0	0	0	
GT Log*		0	0	0	0	
kW Log*		0	0	0	0	

Log* = logbuchpflichtige Fahrzeuge

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Ungleichgewicht**. Es wird mit dem Hering in der westlichen Ostsee ein SAR identifiziert, und die ökonomischen Indikatoren zeigen eine hoch unprofitable Situation auf. Dieses Segment ist gravierend von der aktuell schlechten Bestandssituation des Dorsches und des Herings in der westlichen Ostsee betroffen (s. Abschnitt 1.A.ii). Die Anzahl der Fahrzeuge hat sich seit 2023 deutlich verringert.

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

PG VL0812A	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020- 2024
Tech	0.43	0.56	0.54	0.55	0.53	0.54	0.55	0.60	0.63	0.67	0.026
SAR	2	1	2	2	2	1	1	1	2		
SHI	2.36	2.22	2.31	2.15	1.96	1.15	0.48	0.35	0.4		-0.392
CR/BER	0.61	0.04	-0.15	0.16	-0.12	0.28	-0.02	0.41	-2.55		-0.473
RoFTA	-23.5	-79.2	-70.3	-51.1	-67.5	-38.5	-54.7	-32.1	-4.3		13.3
Anzahl Fahrzeuge	58	58	50	49	45	45	50	40	48	25	0.1
GT	646	668	579	577	549	532	462	374	424	201	-40.8
kW	5199	5301	4751	4722	4369	4323	4267	3535	3992	1871	-154

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Ungleichgewicht**. Obwohl der SHI einen erfreulich niedrigen Wert von unter 1 aufweist (mit abnehmendem Trend), wurden zwei SAR-Bestände identifiziert, und die ökonomischen Indikatoren deuten auf eine Überkapazität hin. Dieses Segment ist gravierend von der schlechten Bestandssituation des Dorsches und Herings in der westlichen Ostsee betroffen. Die Anzahl der Fahrzeuge hat sich 2025 annähernd halbiert.

Passives Fanggerät 8 - 12 m (PG VL0812L)

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	1.1	0.39	0.31	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	5974	6620	7899	595

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Ungleichgewicht**. Obwohl der SHI einen erfreulich niedrigen Wert von unter 1 aufweist (mit abnehmendem Trend), wurde ein SAR-Bestand identifiziert, und die ökonomischen Indikatoren deuten auf eine Überkapazität hin. Dieses Segment ist gravierend von der schlechten Bestandssituation des Dorsches und Herings in der westlichen Ostsee betroffen (s. Abschnitt 1.A.ii).

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

DFN VL1218	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020- 2024
Tech	0.72	0.44	0.57	0.48	0.58	0.4	0.47	0.51	0.56	0.53	0.007
SAR	1	2	3	3	1	2	1	1	1		
SHI	1.92	1.97	2.06	1.85	1.36	0.98	0.82	1.18	1.69		0.086
CR/BER	6.65	4.46	0.36	9.19	2.31	-1.98					
RoFTA	176.3	107.9	-18.4	197.2	57.1	-136.8					
Anzahl Fahrzeuge	5	7	5	4	5	5	5	5	7	7	0.4
GT	132	193	150	124	152	131	119	132	180	210	5.7
kW	821	969	690	590	809	854	690	769	893	1175	8.3

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Ungleichgewicht**. Der SHI befindet sich oberhalb von 1 mit zunehmendem Trend (also eine Verschlechterung der Werte) und es wird ein SAR-Bestand befischt. Die ökonomischen Indikatoren

können für dieses Segment nicht separat ausgewiesen werden, sondern sind im Cluster „DFN2440*“ zusammengefasst. Diese Werte deuten auf ein Ungleichgewicht hin.

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)

DFN VL2440	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020-2024
Tech	0.75	0.83	0.88	0.77	0.54	0.92	0.89	0.86	0.84	0.85	0.054
SAR	0	1	1	0	0	0	0	0	1		
SHI	1.24	1.45	1.45	1.26	0.88	0.84	0.76	0.76	0.84		-0.016
CR/BER	0.70	1.85	6.78	-0.28	0.24	-1.98	0.07	1.23	0.95		0.463
RoFTA	-19.8	23.9	168.0	-83.7	48.1	-136.8	-79.7	14.0	0.1		5.5
Anzahl Fahrzeuge	4	5	5	5	5	2	4	5	5	7	0.3
GT	729	877	877	877	877	461	708	623	893	986	19.4
kW	1.475	1.897	1.897	1.897	1897	853	1515	1545	1934	2600	76.6

Dieses Segment befindet sich nach den analysierten Indikatoren im **Gleichgewicht**. Der technische Indikator hat zwar nur eine geringe Aussagekraft, aber der SHI liegt unter 1 und zeigt einen leicht positiven Trend, allerdings wird mit dem Nordseekabeljau ein SAR-Bestand befischt. Die ökonomischen Indikatoren hatten sich in den letzten Jahren bis 2020 deutlich verbessert und zeigten 2023 eine profitable Fischerei an. 2024 sind die Zahlen jedoch wieder in einem Bereich, der auf eine unprofitable Fischerei hinweist.

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

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

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

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

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

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

Baumkurrenfahrzeuge 10 – 12 m (TBB VL1012)

TBB VL1012	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	1.08	1.17	k.A.	k.A.	2.68	k.A.	k.A.	1.52	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	5.54	-18.0	-6.6	-72.5	-33.9		-13.4
Anzahl Fahr- zeuge	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

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Ungleichgewicht**. Der technische Indikator liegt aktuell in einem mäßigen bis schlechten Bereich. Der biologische Indikator SHI kann nicht für die Einschätzung herangezogen werden. Es wird kein SAR-Bestand befischt. Die beiden ökonomischen Indikatoren zeigen ein negatives Bild. Es handelt sich allerdings nur noch um 2 Fahrzeuge.

Die Bewertung basiert auf Daten, die die wirtschaftlich positive Entwicklung des Jahres 2025 noch nicht abbilden. Auf die Ausführungen in Kapitel 4.2 wird verwiesen.

Baumkurrenfahrzeuge 12 – 18 m (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	2.62	k.A.	1.19	1.28	1.1	k.A.	0.51	0.64	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	3479	3451	3472	3346	3227	3160	2899	2701	2922	2731	-107
kW	21671	21234	21510	20770	19946	19487	17903	16766	1834 1	1700 9	-593

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Ungleichgewicht**. Der technische Indikator liegt im schlechten Bereich, der biologische Indikator SHI kann nicht herangezogen werden. Es wird zwar kein SAR-Bestand befischt, aber die ökonomischen Indikatoren haben sich jüngst in den unprofitablen Bereich entwickelt. Die Anzahl der Fahrzeuge hat seit 2016 kontinuierlich abgenommen.

Die Bewertung basiert auf Daten, die die wirtschaftlich positive Entwicklung des Jahres 2025 noch nicht abbilden. Auf die Ausführungen in Kapitel 4.2 wird verwiesen.

Baumkurrenfahrzeuge 18 – 24 m (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	1.46	1.18	1.3	1.27	1.09	0.89	0.61	0.64	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	-6.7	-0.56		-2.3
Anzahl Fahr-zeuge	65	67	70	69	70	70	66	63	69	67	-0.9
GT	3976	4045	4403	4314	4504	4523	4014	3838	4140	4109	-141
kW	14278	14619	15428	15242	15462	15464	14434	13772	14830	14610	-296

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

Die Bewertung basiert auf Daten, die die wirtschaftlich positive Entwicklung des Jahres 2025 noch nicht abbilden. Auf die Ausführungen in Kapitel 4.2 wird verwiesen.

Baumkurrenfahrzeuge 24 – 40 m (TBB VL2440)

TBB VL2440	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020-2024
Tech	0.91	0.80	0.85	0.89	0.82	0.87	0.39	0.96	0.96	0.94	0.037
SAR	0	1	2	2	1	1	1	1	1		
SHI	1.55	1.39	1.41	1.34	1.09	0.88	0.55	0.46	0.41		-0.178
CR/BER	1.74	1.52	4.95	1.56	1.20	0.74	0.41	1.00	0.54		-0.106
RoFTA	44.5	22.3	130.0	15.2	6.1	-6.8	-19.1	3.7	-2.7		-0.710
Anzahl Fahr-zeuge	9	10	10	6	6	7	4	3	5	4	-0.6
GT	1828	2021	2201	1448	1448	1389	1061	792	1137	1061	-122
kW	6161	5788	5788	3765	3765	4278	3286	2907	4252	4031	-40

Für dieses Segment kann **keine eindeutige Bewertung** vorgenommen werden. Alle Indikatoren unterliegen starken Schwankungen. Der technische Indikator liegt aktuell im sehr guten Bereich, es wird ein SAR-Bestand befischt, der SHI hat sich in den letzten Jahren deutlich

verbessert und liegt im positiven Bereich. Die ökonomischen Indikatoren hingegen, abgesehen von 2023, haben sich verschlechtert. Die Anzahl der Fahrzeuge ist seit 2018 deutlich zurückgegangen.

Baumkurrenfahrzeuge > 40 m (TBB VL40XX)

TBB VL40XX	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020- 2024
Tech	0.94	0.95	0.84	0.74	0.78	0.76	0.84	1.00	0.99	0.99	0.066
SAR	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
SHI	1.65	1.81	1.79	1.71	1.08	0.89	0.56	0.47	0.42		-0.174
CR/BER											
RoFTA											
Anzahl Fahr- zeuge	2	2	2	3	3	3	2	2	2	2	-0.3
GT	791	791	791	1219	1219	1219	874	874	874	874	-104
kW	1853	1853	1853	3293	3293	3293	2543	2543	2543	2543	-225

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

Schleppnetzfahrzeuge <8 m (DTS VL0008), demersal

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

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

DTS VL0812	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020-2024
Tech	0.34	0.31	0.71	0.80	0.51	0.53	0.43	0.41	0.49	0.56	-0.016
SAR	2	1	2	2	2	1	0	0	0		
SHI	2.29	1.91	1.6	1.9	1.74	0.45	0.39	0.55	0.79		-0.180
CR/BER	0.29	0.81	0.97	0.41	-0.14	-1.04	0.34	0.23	-0.89		-0.023
RoFTA	-4.7	-21.7	-2.1	-31.1	-54.9	-114.4	-26.7	-18.8	-13.4		17.9
Anzahl Fahrzeuge	10	6	8	4	7	7	7	8	5	4	-0.3
GT	156	94	112	52	96	107	89	130	86	56	0.3
kW	1.433	744	853	358	686	706	707	830	488	385	-27.2

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. Der SHI befindet sich im positiven Bereich (mit abnehmendem Trend, also einer Verbesserung der Werte) und es wurde kein SAR identifiziert. Die ökonomischen Indikatoren deuten jedoch auf eine unprofitable Situation hin. Dieses Segment ist von der schlechten Bestandssituation des Herings in der westlichen Ostsee betroffen.

Schleppnetzfahrzeuge 12 – 18 m (DTS VL1218), demersal

DTS VL1218	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020-2024
Tech	0.53	0.57	0.68	0.66	0.62	0.59	0.60	0.50	0.49	0.53	-0.035
SAR	2	1	1	2	2	0	0	0	0		
SHI	2.48	2.17	1.96	1.89	1.92	0.94	0.61	0.53	0.57		-0.311
CR/BER	0.57	0.81	1.37	1.54	0.25	0.14	0.31	-0.12	-0.99		-0.274
RoFTA	-18.9	-18.9	17.7	24.0	-41.2	-35.5	-35.5	-53.5	-9.7		4.5
Anzahl Fahrzeuge	27	20	17	18	19	19	15	15	14	13	-1.4
GT	866	655	548	623	649	649	533	513	523	468	-38.8
kW	4918	3765	3109	3328	3428	3378	2778	2585	2756	2415	-214

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Ungleichgewicht**. Obwohl die beiden biologischen Indikatoren SHI und SAR ein positives Bild abgeben, ist dieses Segment gravierend von der aktuell schlechten Bestandssituation des Dorsches

und des Herings in der westlichen Ostsee betroffen. Die ökonomischen Indikatoren deuten seit einigen Jahren auf eine unprofitable Situation hin. Deutschland hatte hier bereits in der Vergangenheit reagiert und in diesem Segment Fahrzeuge mit öffentlichen Mitteln abgewrackt. Die Anzahl der Fahrzeuge hat sich seit 2017 deutlich verringert.

Schleppnetzfahrzeuge 18 – 24 m (DTS VL1824), demersal

DTS VL1824	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020-2024
Tech	0.65	0.68	0.66	0.60	0.60	0.59	0.56	0.71	0.62	0.71	0.016
SAR	2	1	1	2	2	0	0	0	0		
SHI	1.5	1.39	1.32	1.59	1.49	0.91	0.84	0.77	0.74		-0.164
CR/BER	2.91	1.59	3.49	2.93	0.57	0.95	1.25	-0.1	0.62		-0.095
RoFTA	66.2	33.6	82.4	60.7	-19.5	1.1	-1.43	-34.0	-1.8		0.03
Anzahl Fahrzeuge	13	13	11	14	11	10	11	8	8	8	-0.8
GT	1444	1544	1293	1621	1276	1144	1370	904	904	904	-98
kW	2824	3118	2529	3192	2529	2308	2676	2060	2060	2060	-119

Für dieses Segment kann **keine eindeutige Bewertung** vorgenommen werden. Der technische Indikator schwankt im mittleren Bereich. Der SHI hat sich deutlich positiv entwickelt und es wird kein SAR-Bestand befischt. Die ökonomischen Indikatoren schwanken stark. Die Anzahl der Fahrzeuge hat sich seit 2016 deutlich verringert (von 13 auf 8).

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

Schleppnetzfahrzeuge 24 – 40 m (DTS VL2440), demersal

DTS VL2440	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020- 2024
Tech	0.70	0.70	0.51	0.57	0.76	0.75	0.79	0.79	0.82	0.77	0.016
SAR	1	2	2	1	2	2	2	2	3		
SHI	1.86	2.15	1.93	1.51	1.39	1.19	1.09	1.17	1.21		-0.038
CR/BER	2.24	1.25	1.18	1.06	0.87	1.06	0.48	0.83	0.65		-0.067
RoFTA	31.2	23.6	5.5	0.7	-6.2	5.6	-27.9	-4.4	-1.4		-0.04
Anzahl Fahr- zeuge	9	8	11	14	12	11	11	10	11	11	-0.3
GT	2343	2172	2992	4410	3947	3685	3814	3587	3712	3712	-57
kW	4275	3835	5505	7822	8048	8075	8979	8379	8533	8533	127

Für dieses Segment kann **keine eindeutige Bewertung** vorgenommen werden. Der technische Indikator liegt im mittleren bis guten Bereich, der SHI hat sich zwar leicht verbessert (abnehmender Trend), es werden aber drei SAR-Bestände befischt. Die ökonomischen Indikatoren hatten sich zwischenzeitlich verbessert, sind aber bis 2024 tendenziell wieder gesunken.

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

Schleppnetzfahrzeuge > 40 m (DTS VL40XX), demersal

DTS VL40XX	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020-2024
Tech	0.80	0.78	0.85	0.83	0.84	0.74	0.91	0.93	0.77	0.96	0.005
SAR	6	7	6	7	8	7	8	7	8		
SHI	1.42	1.66	1.55	1.82	1.9	1.62	1.57	1.84	1.08		-0.142
CR/BER	1.50	0.44	0.91	1.10	1.16	0.3	-0.01	1.16	0.18		-0.11
RoFTA	11.0	-12.9	-2.2	0.5	2.1	-13	-24.6	7.46	-3.9		0.846
Anzahl Fahr-zeuge	7	7	7	6	5	6	4	4	6	5	0.0
GT	12898	15417	15417	14962	14470	16818	12390	12390	22732	20384	1210
kW	15724	16394	16394	15610	14875	17875	13600	13600	26320	23320	1862

Für dieses Segment kann **keine eindeutige Bewertung** vorgenommen werden. Der technische Indikator befindet sich im mittleren Bereich und der SHI hat sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich verbessert, es werden allerdings nach STECF-Einschätzung 8 SAR-Bestände befishet. Auch wenn die ökonomischen Indikatoren 2024 ein ungünstiges Bild zeigen, sind sie über die Zeitreihe gesehen positiv und deuten insgesamt auf ein Gleichgewicht mit den Fangmöglichkeiten hin.

Schleppnetzfahrzeuge 10 - 12 m (TM VL1012), pelagisch

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

Schleppnetzfahrzeuge 12 - 18 m (TM VL1218), pelagisch

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

Schleppnetzfahrzeuge 18 - 24 m (TM VL1824), pelagisch

TM VL1824	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020- 2024
Tech	0.70	0.59	0.65	1.00	0.51	0.78	0	0	0	0	
SAR	0	1	1	1	1	1	k.A.	k.A.	k.A.		
SHI	1.61	1.97	2.13	1.23	1.03	0.56	k.A.	k.A.	k.A.		
CR/BER											
RoFTA											
Anzahl Fahr- zeuge	4	4	3	1	2	2	0	0	0	0	
GT	354	354	279	40	147	172	0	0	0	0	
kW	882	882	662	220	441	441	0	0	0	0	

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

Schleppnetzfahrzeuge 24 - 40 m (TM VL2440), pelagisch

TM VL2440	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020- 2024
Tech	0.89	0.84	0.83	1.00	1	0	0	0	0	0	
SAR	0	1	1	1	1	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.		
SHI	1.51	1.4	1.84	1.21	1.03	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.		
CR/BER											
RoFTA											
Anzahl Fahr- zeuge	3	3	2	1	1	0	0	0	0	0	
GT	655	655	281	126	126	0	0	0	0	0	
kW	1.105	1.105	405	184	184	0	0	0	0	0	

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

Schleppnetzfahrzeuge > 40 m (TM VL40XX), pelagisch

TM VL40XX	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020- 2024
Tech	0.88	0.87	0.77	0.89	0.88	0.84	0.77	0.84	0.87	0.86	-0.002
SAR	3	1	1	0	0	0	0	0	0		
SHI	0.82	0.95	0.97	0.99	1.03	0.99	1.09	1.32	1.36		0.099
CR/BER						0.41	0.51	0.71	0.89		0.164
RoFTA						-20.0	-19.0	-6.2	-0.3		7.2
Anzahl Fahr- zeuge	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	-0.2
GT	26922	27136	20622	20254	20514	20514	20514	20614	18197	18197	-453
kW	23537	24397	21128	20427	21141	21141	21141	21141	18278	18278	-573

Dieses Segment befindet sich im **Gleichgewicht**. Der SHI-Wert ist etwas erhöht, es wird aber kein SAR-Bestand befischt, und der technische Indikator weist gute Werte auf. Die ökonomischen Indikatoren deuten aber auf eine Verbesserung hin.

3. Allgemeine Kommentare zu den Indikatoren

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

3.1. Technischer Indikator

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

3.2. Biologische Indikatoren

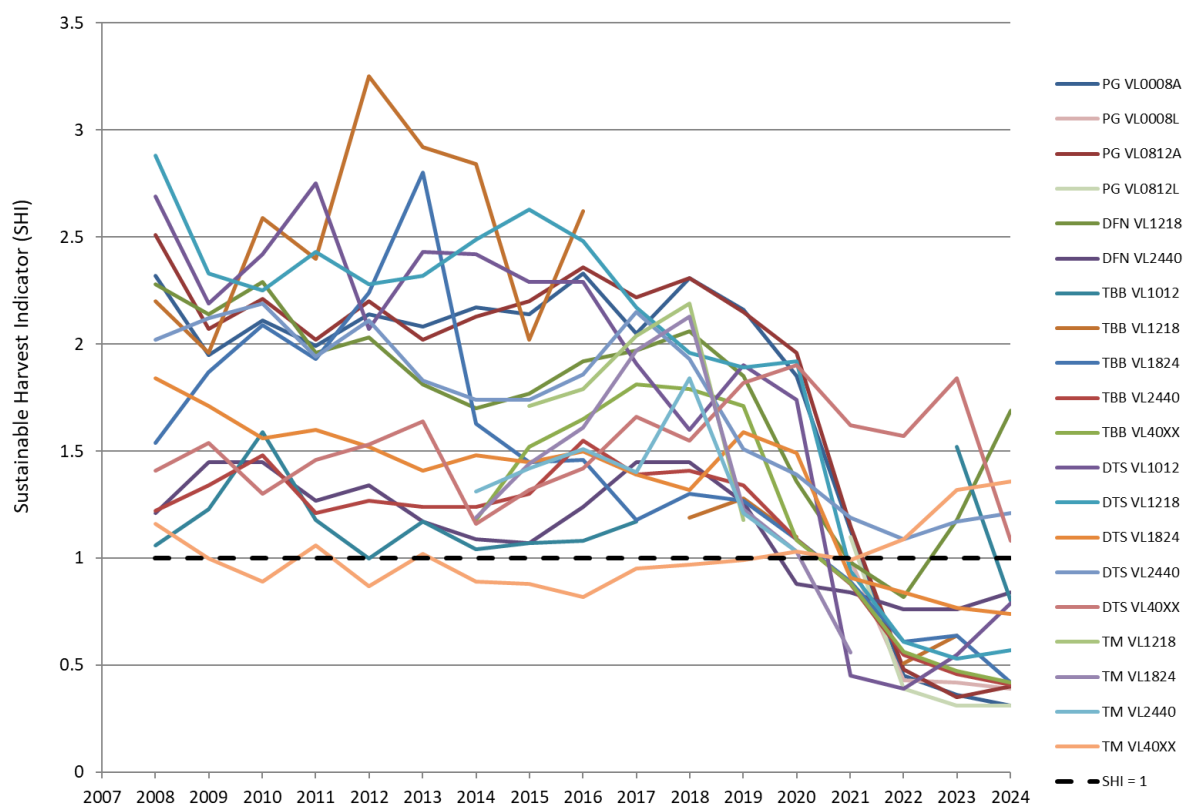
Es wurden zwei biologische Indikatoren berechnet, um einschätzen zu können, in wie weit die Flottensegmente von überfischten Beständen abhängig sind beziehungsweise ihre fischereilichen Aktivitäten Bestände außerhalb biologisch sicherer Grenzen beeinflussen. Diese Indikatoren sind der „Sustainable Harvest Indicator“ (SHI) und der „Stocks-At-Risk Indicator“ (SAR). Diese Indikatoren beziehen sich auf die Fänge, fischereilichen Sterblichkeiten des Jahres 2024 und Bestandszustände Anfang 2025, da bei Abgabe des Flottenberichts die Ergebnisse der Bestandseinschätzungen für 2025 noch nicht zur Verfügung standen. Für 2024 wurden der SHI und die Werte für den SAR-Indikator größtenteils vom STECF bereitgestellt und für einige Segmente von Deutschland berechnet. Ergebnisse für den SHI sind in der **Anlage 4** zusammengefasst.

3.2.1 Sustainable Harvest Indicator (SHI)

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

Die Indikatorwerte für die verschiedenen Segmente in 2024 schwanken von 0.31 bis 1.69. Ein SHI-Wert >1 zeigt an, dass dieses Flottensegment im Durchschnitt ökonomisch abhängig ist von Beständen, deren fischereiliche Sterblichkeit derzeit über der fischereilichen Sterblichkeit liegt, die den höchstmöglichen Dauerertrag liefert ($F_c > F_{MSY}$). Die Indikatorwerte der meisten Segmente sind im Vergleich zum Vorjahr in etwa. Beim mengen- und erlösmäßig wichtigsten Segment (TM VL40XX) lag der SHI in den beiden vergangenen Jahren stabil bei 1.32 (2023) und 1.36 (2024).

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



Bei einer Gesamtbetrachtung der SHI-Werte über den vom STECF (teilweise von Deutschland) berechneten Zeitraum von 2008 bis 2024 ergibt sich ein positives Bild (Abb. 1). Bei den meisten Segmenten ist der SHI über den betrachteten Zeitraum gesunken, so dass sich die in der Grafik angegebenen Kurven einem SHI von 1 annähern oder in vielen Fällen bereits darunterliegen. Von den 12 interpretierbaren Segmenten lag der SHI bei 8 Segmenten unterhalb von 1.

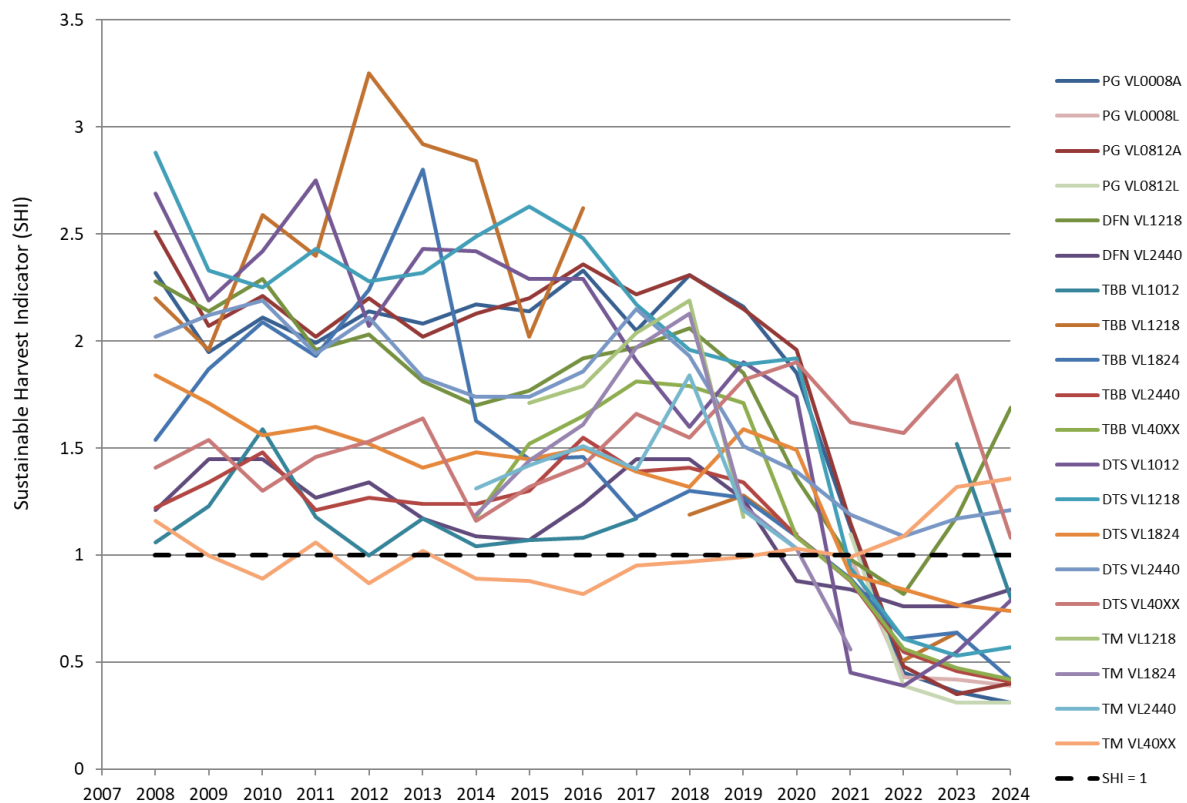


Abb. 1: Entwicklung des SHI in den verschiedenen Flottensegmenten in den Jahren 2008-2024. Der Zielwert = 1 ist als gestrichelte Linie dargestellt.

3.2.2 Stock-at-Risk Indicator (SAR)

Der SAR-Indikator ist ein Maß dafür, wie viele Bestände, die in einem schlechten Zustand (geringe Laicherbiomasse) sind, von den Aktivitäten der einzelnen Flottensegmente betroffen sind.

Bei Betrachtung der vom STECF (und teilweise von Deutschland) identifizierten SAR, die von deutschen Flottensegmenten 2009 bis 2024 in größerem Maße befishet wurden, lässt sich kein klarer Trend erkennen (Abb. 2). Die höchste Zahl von SAR mit 26 wurde in den Jahren 2012, 2013 und 2018, 2019 beobachtet, seitdem hat die Summe der SAR über alle Segmente abgenommen und lag 2022 und 2023 bei 14, dem niedrigsten Wert der Zeitserie. Es ist aber eine Zunahme auf 18 SAR in 2024 zu beobachten.

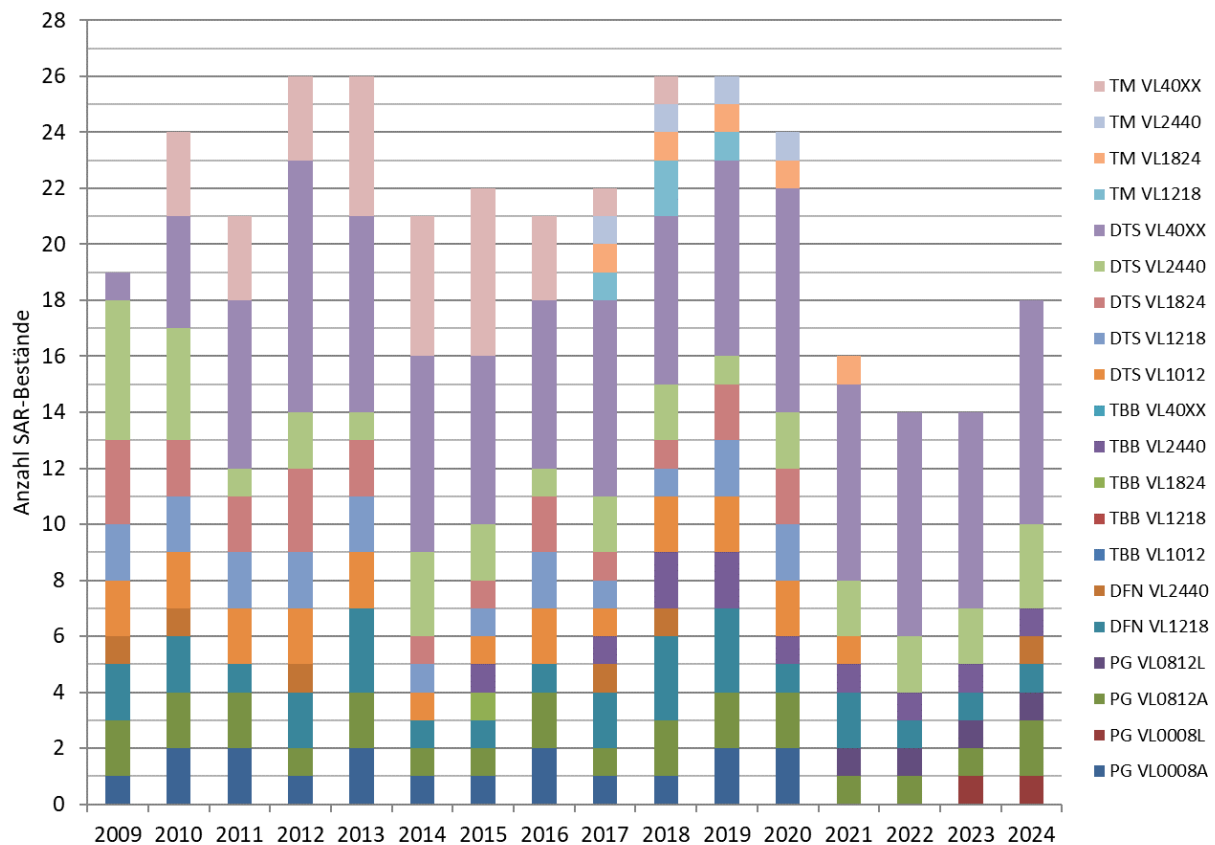


Abb. 2: Entwicklung der Anzahl an SAR-Beständen in den verschiedenen Flottensegmenten in den Jahren 2009-2024.

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

3.3. Ökonomische Indikatoren

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

Der Indikator CR/BER (Einnahmen im Verhältnis zu Break-even-Einnahmen) wurde mit Opportunitätskosten für das Kapital berechnet. Im deutschen Fall ergäbe sich aufgrund des niedrigen anzusetzenden Zinssatzes kein nennenswerter Unterschied, wenn die Opportunitätskosten ausgenommen würden. Dieser Indikator enthält für die Abschreibungen Werte, die deutlich höher als die tatsächlich in den Betrieben anzusetzenden Zahlen sind. Ursächlich hierfür ist die vorgeschriebene Methode („perpetual inventory method“, PIM) zur Ermittlung der Schiffswerte, die zu einer maßgeblichen Überschätzung führt.

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

Ein von den Schiffswerten unabhängiger Indikator ist leider in den Richtlinien nicht für die Auswertung vorgesehen.

Ungeachtet der Tatsache, dass die absoluten Werte der Indikatoren aus genannten Gründen wenig aussagekräftig sind, ist festzuhalten, dass kleinere Fahrzeuge, die vorwiegend passives Fanggerät einsetzen (PG <12m), häufig nicht kostendeckend betrieben werden. Es ist bei diesen Segmenten jedoch zu berücksichtigen, dass viele Fahrzeuge explizit nicht in erster Linie nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten betrieben werden, sondern in der Hobbyfischerei oder im Nebenerwerb. Hier ergeben sich andere Kostenstrukturen, die nicht in Zusammenhang mit dem Gleichgewicht von Fangmöglichkeiten und Kapazität gesetzt werden können. Darüber hinaus ist bei diesen Fahrzeugen zu bedenken, dass sie einen sehr geringen Anteil an deutschen Fängen haben und aus technischer Sicht auch nur begrenzte Mengen fangen können. Außerdem besteht ein nennenswerter Teil ihrer Fänge aus nicht quotierten Süßwasserarten, die nicht dem EU-Quotenmanagement unterliegen. Jegliche Form der Überfischung durch diese Fahrzeuge ist schon aus technischen Gründen nicht möglich.

4. Gesamtbewertung des Gleichgewichts

Im Flottensegment mit dem größten Fanganteil der deutschen Fischerei, der pelagischen Hochseefischerei, ist das Gleichgewicht zwischen Kapazität und Fangmöglichkeiten gegeben. Zudem ist festzustellen, dass die der deutschen Fischerei EU-rechtlich zur Verfügung stehenden Fangmöglichkeiten regelmäßig nicht überschritten werden.

4.1 Kleine Küstenfischerei Ostsee

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

4.2 Nordsee-Garnelenfischerei

Bei den bedeutsamen Segmenten der Nordsee-Garnelenfischerei ist eine negative Entwicklung zu beobachten, die das Gesamtbild belastet. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass für diese Segmente derzeit im Wesentlichen nur wirtschaftliche Indikatoren herangezogen werden können. Die im vorliegenden Bericht verwendeten Indikatoren bilden zudem die wirtschaftliche Entwicklung des Jahres 2025 noch nicht ab. Dieses war für die Krabbenfischerei aufgrund unerwartet hoher Fänge bei gleichzeitig stabilem Preisniveau wirtschaftlich erfolgreich. Es ist daher zu überprüfen, ob die verwendeten ökonomischen und ökologischen Kriterien sinnvoll auf die Krabbenfischerei als nicht-quotierte Fischerei anwendbar sind. Deutschland regt an, eine Überprüfung und Überarbeitung der verwendeten Kriterien vorzunehmen.

Die positive wirtschaftliche Entwicklung hat in der Fischerei aktuell zu einer erhöhten Bereitschaft geführt, notwendige Investitionen vorzunehmen, insbesondere in die energetische Transformation der Fahrzeuge sowie in den Ersterwerb von Fischereifahrzeugen. Der gegenwärtige beihilferechtliche Rahmen schließt jedoch gerade diese Investitionen weitgehend von einer Förderung aus. Betroffen sind damit ausgerechnet diejenigen Maßnahmen, die für die langfristige Zukunftsfähigkeit der Krabbenkutterflotte von zentraler Bedeutung sind, insbesondere Investitionen in moderne Antriebstechnologien, Energieeffizienz, Dekarbonisierung, Flottenmodernisierung sowie die Unterstützung des Generationenwechsels.

Ungeachtet dessen bleiben aufgrund der langfristigen strukturellen Entwicklungen in der Krabbenfischerei Anpassungen der Flottenkapazitäten erforderlich. Seit Ende 2025 wird daher die endgültige Stilllegung von bis zu einem Drittel der Krabbenfischereiflotte unterstützt

(siehe Aktionsplan). Ziel ist es, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Fischereifahrzeugen und verfügbaren Fischereiflächen sowie zwischen Fangkapazitäten und Fangmöglichkeiten sicherzustellen.

Durch eine Verknüpfung der genannten Investitionsförderungen mit dem Stilllegungsprogramm könnte die verbleibende Flotte nachhaltig, energieeffizient und wettbewerbsfähig ausgerichtet werden. Die an die Feststellung eines strukturellen Ungleichgewichts geknüpfte Rechtsfolge, notwendige Zukunftsinvestitionen von einer Förderung auszuschließen, erweist sich daher als problematisch, da sie die nachhaltige Modernisierung und Transformation der verbleibenden Flotte erschwert und damit einer langfristig nachhaltigen Entwicklung des Sektors entgegensteht.

Die positiven wirtschaftlichen Entwicklungen des Jahres 2025 ändern jedoch nichts daran, dass die Nordsee-Garnelenfischerei weiterhin erheblichen strukturellen und regulatorischen Herausforderungen gegenübersteht. Auf die Ausführungen in Kapitel 5.2 wird verwiesen.

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

5.1 Kleine Küstenfischerei Ostsee

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

Die Indikatorwerte für die größeren Schiffe in der Ostsee waren vorteilhafter. Die ökonomische Situation schwankte in den letzten Jahren beträchtlich. Diese Segmente werden regelmäßig in der pelagischen Fischerei in der Ostsee auf Hering eingesetzt. Der Einbruch der Heringsquoten in der westlichen Ostsee führt daher auch in diesen Segmenten zu Problemen in der Auslastung ihrer fischereilichen Aktivitäten. Da nur noch die Plattfische als Teil der Grundfischbestände befischbar sind, verbleiben für die Fischerei nur wenige Ausweichmöglichkeiten. Zusätzlich wirkte sich die Corona-Pandemie auf die wirtschaftlichen Ergebnisse der Fischereibetriebe aus.

Auch im Jahr 2025 war es notwendig, zum Schutz und Wiederaufbau der Bestände von Dorsch und Hering in der Ostsee Sofortmaßnahmen zu erlassen. Für Dorsch wurde eine Schließungszeit von drei 10-Tagesblöcken im Zeitraum vom 01.01.-14.01.2025 und 01.04.-14.05.2025 und 01.11.-31.12.2025 und für Hering eine Schließungszeit von drei 10-Tagesblöcken im Zeitraum vom 16.08.-31.10.2025 bzw. 01.10.-31.12.2025 festgelegt. Den betroffenen Fischereibetrieben wurde für die vorübergehende Stilllegung ihrer Fischereifahrzeuge eine Unterstützung auf Grundlage des Artikels 21 der EMFAF-Verordnung gewährt.

Seit dem Berichtszeitraum 2014 liegt ein Aktionsplan vor. Wegen der Abhängigkeit der Fischereibetriebe vom Dorsch in der westlichen Ostsee, dessen Bestandssituation weiter kritisch ist (s. Abschnitt 1.A.ii), wurde das Segment PG VL0010 im Jahr 2016 zusätzlich in den Aktionsplan aufgenommen. 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. Auch in den Jahren 2021 und 2022 fanden erneut Abwrackmaßnahmen statt. Insgesamt wurden in den Jahren 2017 bis 2022 Fischereifahrzeuge mit Quotenansprüchen in der Ostsee dauerhaft stillgelegt, die im Fischereijahr 2025 folgenden Fangmengen entsprechen: 11,2 t Dorsch in der westlichen Ostsee, 8,8 t Dorsch in der östlichen Ostsee, 59,3 t Hering in der westlichen Ostsee und 86,1 t Sprotte in der Ostsee.

5.2 Nordsee-Garnelenfischerei

Für die Segmente der Nordsee-Garnelenfischerei (TBB VL1012, TBB VL1218, TBB VL1824) weisen die ökonomischen Indikatorwerte auf Ungleichgewichte hin. Die im Flottenbericht vorgesehenen ökonomischen Indikatoren zeigen für 2023 eine wirtschaftlich angespannte Situation für die Nordseegarnelen-Fischerei an. Während für 2022 eine Gleichgewichtssituation in den beiden wichtigsten Segmenten (TBB VL1218 und TBB VL1824) angezeigt war, zeigt sich für 2023 eine deutlich verschlechterte wirtschaftliche Lage. Nach einem ersten Einbruch im Jahr 2016 stagnieren die Fänge seit 2019 auf niedrigem Niveau und die Zukunftsaussichten für die Fischerei sind von großen Unsicherheiten geprägt. Seit 2022 verzeichneten die Anlandungen und Erlöse der Garnelenfischerei nochmals deutliche Abnahmen (Abb. 3). Bei den Anlandungen stellt das Jahr 2024 einen historischen Tiefststand dar, so dass diese Fischerei existenzgefährdet ist, trotz deutlich besserer Fangzahlen und Erlöse im Jahr 2025. Zur Einschätzung der Wirtschaftlichkeit der betroffenen Flottensegmente müssen zudem folgende, über die Indikatoren des Flottenberichtes hinausgehende, Aspekte berücksichtigt werden:

Beim Verkauf eines deutschen Fischereifahrzeugs bemisst sich der Preis nicht nur am Marktwert des Fahrzeugs, sondern auch an den mit dem Fahrzeug verbundenen Fangoptionen

(Quoten, Kapazitäten) und den Zukunftserwartungen an die mit dem Fahrzeug erzielbaren Einkünfte als maßgebliche wertbildende Faktoren. Die Fahrzeuge bilden zumeist das wesentliche Vermögen dieser handwerklichen, zumeist familiengeführten Fischerei und stellen zugleich einen Teil der Alterssicherung ihrer Eigner dar.

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

Zudem sehen sich diese Segmente einer zunehmenden Konkurrenz von Fischereifahrzeugen aus benachbarten EU-Ländern aufgrund der dortigen Fangflächenverluste ausgesetzt. Auch dieser Faktor erhöht die Unsicherheit über die Zukunft des Sektors. Die Gesamtheit dieser Faktoren wirkt sich negativ auf die Wirtschaftlichkeit der Garnelenfischerei aus. Gleichzeitig sehen sich ausstiegswillige Betriebe trotz der Unwirtschaftlichkeit ihrer Fischerei daran gehindert, ihren Betrieb einzustellen, da sie ihr Fahrzeug nicht oder nur sehr schwer verkaufen können. Daneben hatte die Fischerei, und hier insbesondere die energieintensive Baumkurrenfischerei, mit den Folgen wesentlich erhöhter Treibstoffkosten zu kämpfen.

Die Feststellung eines Ungleichgewichts bildet diese strukturellen Belastungen zwar grundsätzlich ab. Die daraus resultierende Einschränkung von Fördermöglichkeiten für Modernisierungs-, Energieeffizienz- und Dekarbonisierungsinvestitionen kann jedoch die notwendige Anpassung der verbleibenden Flotte erschweren und damit den langfristigen Transformationsprozess des Sektors beeinträchtigen.

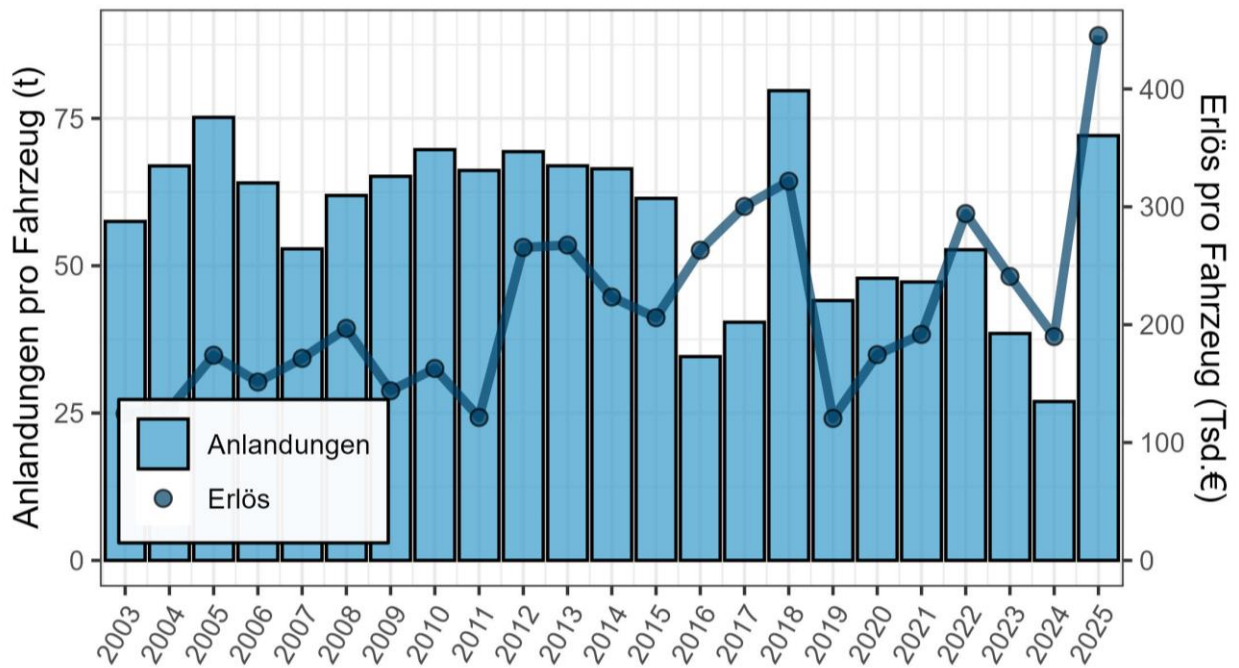


Abb. 3: Entwicklung der mittleren Anlandungen an Nordseegarnele (Balken) und der mittleren Jahreserlöse für Speisekrabben pro Fischereifahrzeug (Datenquelle: Anlandestatistik der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung, BLE).

Die Ausführungen zu diesen Segmenten wurden dem Flottenbericht entsprechend im Aktionsplan 2025 angepasst.

Ein aktualisierter Aktionsplan ist diesem Bericht beigelegt.

Anlage 1: Übersicht der Bestände, die 2025 von Fahrzeugen der verschiedenen Flottensegmente befischt wurden (* ehemals PG VL0010; # ehemals PG VL1012; + ehemals DTS VL1012). Die Zahlen in der Tabelle entsprechen den Anlandungen in Tonnen. Es werden größtenteils nur Bestände aufgeführt, von denen ≥ 100 t gefangen wurden (≥ 500 t bei TM VL40XX).

Befischter Bestand		Segment							
ICES-Bestand	Bestand + Region	PG VL0008A*	PG VL0008L	PG VL0812A#	PG VL0812L	DFN VL1218	DFN VL2440	TBB VL1218	TBB VL1824
Ostsee									
fle.27.2425	Flunder Westlich von Bornholm und süd-westliche zentrale Ostsee	20	24	41					
fle.27.2223	Flunder Beltsee und Öresund		18	10	21				
her.27.20-24	Hering westliche Ostsee, Kattegat, Skagerrak	12	34	93	55				
her.27.25-2932	Hering östliche Ostsee								
ple.27.21-32	Scholle Kattegat und Ostsee	10	23	84	109	29			
spr.27.22-32	Sprotte Ostsee			33		79			
Nordsee									
anf.27.3a46	Anglerfisch Nordsee, Rockall und westlich von Schottland, Skagerrak und Kattegat						360		
cod.27.46a7d20	Kabeljau Nordsee, Westlich von Schottland, östlicher englischer Kanal und Skagerrak					109			
csh.27.4	Crangon Nordsee							5 311	5 507
had.27.46a20	Schellfisch Nordsee, Westlich von Schottland, Skagerrak								
her.27.3a47d	Hering Nordsee, Skagerrak und Kattegat, östlicher englischer Kanal								
hke.27.3a46-8abd	Seehecht Nordsee (Nördlicher Bestand)					55			
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								
pok.27.3a46	Seelachs Nordsee, Rockall und westlich von Schottland, Skagerrak und Kattegat								

Befischter Bestand		Segment							
ICES-Bestand	Bestand + Region	PG VL0008A*	PG VL0008L	PG VL0812A#	PG VL0812L	DFN VL1218	DFN VL2440	TBB VL1218	TBB VL1824
pol.27.3a4	Pollack Nordsee, Skagerrak und Kattegat								
sol.27.4	Seezunge Nordsee					17			
spr.27.3a4	Sprotte Skagerrak, Kattegat und Nordsee								
tur.27.4	Steinbutt Nordsee								
Nordostarktis und Grönland									
cod.27.1-2	Kabeljau Nordostarktis								
cod.2127.1.14.osc	Kabeljau Ost- und Südwestgrönland								
ghl.27.561214	Schwarzer Heilbutt Island und Färöer, Westlich von Schottland, Nördlich der Azoren, Ostgrönland								
ghl NAFO Div. 1A- 1F	Schwarzer Heilbutt Westgrönland								
had.27.1-2	Schellfisch Nordostarktis								
pla	Doggerscharbe Nordostarktis								
pok.27.1-2	Seelachs Nordostarktis								
pra.27.12	Eismeergarnele Nordostarktis								
reb.27.1-2	Rotbarsch (<i>S. mentella</i>) Nordostarktis								
reg.27.561214	Rotbarsch (<i>S. norvegicus</i>) Island und Fä- röer, Westlich von Schottland, Nördlich der Azoren, Ostgrönland								
Weit verbreitete Bestände und weitere Gebiete									
aru.27.5b6a	Goldlachs (<i>Argentina silus</i>) Färögrund und westlich von Schottland								
boc.27.6-8	Eberfisch in der keltischen See, Ärmelka- nal und Biskaya								
hom.27.2a4a5b6a7a- ce-k8	Holzmakrele Nordostatlantik und angren- zende Gewässer								
KEF	Rote Tiefseekrabbe (<i>Chaceon affinis</i>) westbritisch						198		
mac.27.nea	Makrele Nordostatlantik								
ank.27.78abd, mon.27.78abd	Seeteufel südliche keltische See und Bucht der Biskaya						309		

Befischter Bestand		Segment							
ICES-Bestand	Bestand + Region	PG VL0008A*	PG VL0008L	PG VL0812A#	PG VL0812L	DFN VL1218	DFN VL2440	TBB VL1218	TBB VL1824
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
Ostsee									
fle.27.2425	Flunder Westlich von Bornholm und südwestliche zentrale Ostsee			12			67		
fle.27.2223	Flunder Beltsee und Öresund								
her.27.20-24	Hering westliche Ostsee, Kattegat, Skagerrak								
her.27.25-2932	Hering östliche Ostsee								523
ple.27.21-32	Scholle Kattegat und Ostsee				101	78			
spr.27.22-32	Sprotte Ostsee			33	258	551	373		8 058
Nordsee									
anf.27.3a46	Anglerfisch Nordsee, Rockall und westlich von Schottland, Skagerrak und Kattegat								
cod.27.47d20	Kabeljau Nordsee, Westlich von Schottland, östlicher englischer Kanal und Skagerrak						758		
csh.27.4	Crangon Nordsee	115							
had.27.46a20	Schellfisch Nordsee, Westlich von Schottland, Skagerrak				129		680		344
her.27.3a47d	Hering Nordsee, Skagerrak und Kattegat, östlicher englischer Kanal								45 568
hke.27.3a46-8abd	Seehecht Nordsee (Nördlicher Bestand)						148		
nep.fu.33	Kaisergrant zentrale Nordsee (Functional Unit 33)					118	48		
nep.fu.5	Kaisergrant zentrale und südliche Nordsee (Functional Unit 5)						43		
ple.27.420	Scholle Nordsee und Skagerrak	115	259		113	176	147		

Befischter Bestand		Segment							
ICES-Bestand	Bestand + Region	TBB VL2440	TBB VL40XX	DTS VL0812 ⁺	DTS VL1218	DTS VL1824	DTS VL2440	DTS VL40XX	TM VL40XX
pok.27.3a46	Seelachs Nordsee, Rockall und westlich von Schottland, Skagerrak und Kattegat						3 863		
pol.27.3a4	Pollack Nordsee, Skagerrak und Kattegat						78		
sol.27.4	Seezunge Nordsee	106	92						
spr.27.3a4	Sprotte Skagerrak, Kattegat und Nordsee								5 245
tur.27.4	Steinbutt Nordsee	35	68			64			
	Tintenfische					109	162		
Nordostarktis und Grönland									
cod.27.1-2	Kabeljau Nordostarktis							5 410	
cod.2127.1.14.osc	Kabeljau Ost- und Südwestgrönland							2 048	
ghl.27.561214	Schwarzer Heilbutt Island und Färöer, Westlich von Schottland, Nördlich der Azoren, Ostgrönland							3 536	
ghl NAFO Div. 1A-1F	Schwarzer Heilbutt Westgrönland							1 632	
ghl.27.1-2	Schwarzer Heilbutt Nordostarktis							209	
had.27.1-2	Schellfisch Nordostarktis							223	
pla	Doggerscharbe Nordostarktis							693	
pok.27.1-2	Seelachs Nordostarktis							167	
pra.27.12	Eismeergarnele Nordostarktis							2 551	
reb.27.1-2	Rotbarsch (<i>S. mentella</i>) Nordostarktis							1 895	
reg.27.561214	Rotbarsch (<i>S. norvegicus</i>) Island und Färöer, Westlich von Schottland, Nördlich der Azoren, Ostgrönland							1 178	
Weitverbreitete Bestände und weitere Gebiete									
aru.27.5b6a	Goldlachs (<i>Argentina silus</i>) Färögrund und westlich von Schottland								911
boc.27.6-8	Eberfisch in der keltischen See, Ärmelkanal und Biskaya								341
hom.27.2a4a5b6a7a-ce-k8	Holzmakrele Nordostatlantik und angrenzende Gewässer								4 823
KEF	Rote Tiefseekrabbe (<i>Chaceon affinis</i>) westbritisch								

Befischter Bestand		Segment							
ICES-Bestand	Bestand + Region	TBB VL2440	TBB VL40XX	DTS VL0812 ⁺	DTS VL1218	DTS VL1824	DTS VL2440	DTS VL40XX	TM VL40XX
mac.27.nea	Makrele Nordostatlantik								10 520
ank.27.78abd, mon.27.78abd	Seeteufel südliche keltische See und Bucht der Biskaya								
whb.27.1-91214	Blauer Wittling Nordostatlantik								62 080

Anlage 2: Entwicklung der Bestände, die von Fahrzeugen der verschiedenen Flottenteile 2025 befischt wurden. Es werden größtenteils Bestände aufgeführt, von denen ≥ 100 t gefangen wurden (≥ 500 t bei TM VL40XX).

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

Segment	Befischter Bestand	Bestandszustand Anfang 2024
	Kaisergranat Nordsee FU33 Scholle Nordsee und Skagerrak Steinbutt Nordsee Tintenfische	Keine Klassifizierung möglich Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Keine Bestandsabschätzung durch ICES
DTS VL2440	Sprotte Ostsee Flunder Westlich von Bornholm und südwestliche zentrale Ostsee Kabeljau Nordsee, Westlich von Schottland, östlicher englischer Kanal und Skagerrak Schellfisch Nordsee, Westlich von Schottland, Skagerrak Kaisergranat Nordsee FU33 Kaisergranat Nordsee FU5 Scholle Nordsee und Skagerrak Seelachs Nordsee, Rockall und westlich von Schottland, Skagerrak und Kattegat Pollack Nordsee, Skagerrak und Kattegat Seehecht nördlicher Bestand Tintenfische	Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich, $F_{curr} < F_{MSY proxy}$ $SSB < B_{lim}$, $F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich Keine Klassifizierung möglich Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ $SSB < MSY_{Btrigger}$, $F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Klassifizierung des Bestandszustandes Keine Bestandsabschätzung durch ICES
DTS VL40XX	Kabeljau, Nordostarktis Kabeljau, Ostgrönland und Südwestgrönland Schwarzer Heilbutt Island und Färöer, Westlich von Schottland, Nördlich der Azoren, Ostgrönland Schwarzer Heilbutt Westgrönland (NAFO) Schwarzer Heilbutt, Nordostarktis Schellfisch, Nordostarktis Eismeergranale Nordostarktis Doggerscharbe Nordostarktis Rotbarsch (<i>S. norvegicus</i>) Island und Färöer, Westlich von Schottland, Nördlich der Azoren, Ostgrönland Rotbarsch (<i>S. mentella</i>) Nordostarktis Seelachs Nordostarktis	Keine aktuelle Bestandsabschätzung Keine Klassifizierung des Bestandszustandes Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ $B > B_{msy}$, $F_{curr} < F_{MSY}$ Keine aktuelle Bestandsabschätzung Keine aktuelle Bestandsabschätzung Keine aktuelle Bestandsabschätzung Keine Klassifizierung des Bestandszustandes Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich
TM VL40XX	Hering Nordsee, Skagerrak und Kattegat, östlicher englischer Kanal Hering östliche Ostsee Sprotte Ostsee Sprotte Skagerrak, Kattegat und Nordsee Makrele Nordostatlantik Blauer Wittling Nordostatlantik Schellfisch Nordsee, Westlich von Schottland, Skagerrak Goldlachs (<i>Argentina silus</i>) Färögrund und westlich von Schottland Holzmakrele Nordostatlantik und angrenzende Gewässer Eberfisch in der keltischen See, Ärmelkanal und Biskaya	Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ $SSB < MSY_{Btrigger}$, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, F_{MSY} nicht definiert Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$

Anlage 3: Übersicht über die Kapazitätsänderungen im Jahr 2025

Stand der deutschen Fischerei-
flotte am 31.12.2024

Zeilenbeschriftungen	Anzahl	GT	kW
Kleine Küstenfischerei <12m	853	2.058	23.054
VL0008 PG	699	935	12.465
VL0812 PG	154	1.123	10.589
passiv > 12m	16	1.304	3.711
VL1218 + VL1824 + VL2440 DFN/FPO	16	1.304	3.711
Trawler bis 40 m	39	5.245	13.992
VL1012 DTS	5	86	488
VL1218 DTS	15	543	2.856
VL1824 DTS	8	904	2.060
VL2440 DTS	11	3.712	8.588
Baumkurre	175	8.852	39.394
VL1012 TBB	17	83	1.073
VL1218 TBB	86	2.778	17.358
VL1824 TBB	66	4.056	14.389
VL2440 TBB + VL40XX TBB	6	1.935	6.574
Hochsee pelagisch >40m	4	18.197	18.278
VL40XX TM	4	18.197	18.278
Hochsee demersal >40m	5	20.384	23.320
VL40XX DTS	5	20.384	23.320
Muschel	7	2.178	4.703
VL1218 DRB	0	0	0
VL2440 DRB + VL40XX DRB	7	2.178	4.703
Gesamtergebnis	1.099	58.218	126.452

Stand der deutschen Fischerei-
flotte am 31.12.2025

Zeilenbeschriftungen	Anzahl	GT	kW
Kleine Küstenfischerei <12m	839	2.042	22.933
VL0008 PG	686	916	12.415
VL0812 PG	153	1.126	10.518
passiv > 12m	16	1.382	4.214
VL1218 + VL1824 + VL2440 DFN/FPO	16	1.382	4.214
Trawler bis 40 m	35	4.871	12.909
VL1012 DTS	4	56	385
VL1218 DTS	13	468	2.415
VL1824 DTS	8	904	1.913
VL2440 DTS	10	3.443	8.196

Baumkurre	172	8.788	39.103
VL1012 TBB	16	80	1.033
VL1218 TBB	84	2.752	17.106
VL1824 TBB	66	4.021	14.390
VL2440 TBB + VL40XX TBB	6	1.935	6.574
Hochsee pelagisch >40m	3	17.433	16.248
VL40XX TM	3	17.433	16.248
Hochsee demersal >40m	4	18.559	20.320
VL40XX DTS	4	18.559	20.320
Muschel	7	2.178	4.703
VL1218 DRB	0	0	0
VL2440 DRB + VL40XX DRB	7	2.178	4.703
Gesamtergebnis	1.076	55.253	120.430

Absolute Veränderungen 2025
zum Vorjahr

Zeilenbeschriftungen	Anzahl	GT	kW
Kleine Küstenfischerei <12m	-14	-16	-121
VL0008 PG (ex. VL0010PG)	-13	-19	-50
VL0812 PG (ex. VL1012PG)	-1	3	-71
passiv > 12m	0	78	503
VL1218 + VL1824 + VL2440 DFN/FPO	0	78	503
Trawler bis 40 m	-4	-374	-1.083
VL1012 DTS	-1	-30	-103
VL1218 DTS	-2	-75	-441
VL1824 DTS	0	0	-147
VL2440 DTS	-1	-269	-392
Baumkurre	-3	-64	-291
VL1012 TBB	-1	-3	-40
VL1218 TBB	-2	-26	-252
VL1824 TBB	0	-35	1
VL2440 TBB + VL40XX TBB	0	0	0
Hochsee pelagisch >40m	-1	-764	-2.030
VL40XX TM	-1	-764	-2.030
Hochsee demersal >40m	-1	-1.825	-3.000
VL40XX DTS	-1	-1.825	-3.000
Muschel	0	0	0
VL1218 DRB	0	0	0
VL2440 DRB + VL40XX DRB	0	0	0
Gesamtergebnis	-23	-2.965	-6.022

Anlage 4: Sustainable Harvest Indicator (SHI) für 2024. Die grau unterlegten Zeilen im unteren Bereich der Tabelle wurden nicht als SHI berücksichtigt, da der Anteil vom Wert der Anlandungen einer Flotte nur zu unter 40% in die Berechnung des Indikators eingegangen ist. Ein „a“ kennzeichnet einen Wert, der aus der deutschen Berechnung stammt, da keine Berechnung vom STECF verfügbar war.

Flottensegment	Wert der Anlandungen einer Flotte mit vorhandenem F_0/F_{MSY}	Bestände, die zur Berechnung des SHI herangezogen wurden	Anzahl Bestände zur Berechnung des SHI	Anzahl von überfischten Beständen im Indikator (mit * gekennzeichnet)	SHI	Anteil vom Wert der Anlandungen einer Flotte, der in den Indikator eingegangen ist	Wert der Gesamtanlandungen der Flotte
DFN VL1218	998608	*cod.27.47d20, had.27.46a20, sol.27.4, sol.27.20-24, ple.27.420, *cod.27.22-24	6	1	1.69 ^a	93	1072893
TM VL40XX	59691304	*aru.27.5b6a bzq.27.2628 *cod.27.22-24 dgs.27.nea fle.27.3a4 had.27.46a20 *her.27.1-24a514a her.27.20-24 her.27.25-2932 *her.27.3a47d her.27.6aN hke.27.3a46-8abd hom.27.2a3a4a5b6a7a-ce-k8 *mac.27.nea ple.27.420 *pok.27.3a46 *spr.27.22-32 *whb.27.1-91214 whg.27.47d	19	8	1.36	98	60970469
DTS VL2440	14082896	anf.27.3a46 ank.27.78abd bll.27.3a47de bss.27.4bc7ad-h *cod.27.22-24 *cod.27.46a7d20 dgs.27.nea fle.27.3a4 *gfb.27.nea had.27.46a20 *her.27.1-24a514a her.27.20-24 her.27.25-2932 *her.27.3a47d hke.27.3a46-8abd hom.27.2a3a4a5b6a7a-ce-k8 lem.27.3a47d lez.27.4a6a *lin.27.346-91214 *mac.27.nea mon.27.78abd *nep.fu.32 *nep.fu.6 nep.fu.7 nep.fu.8 nep.fu.9 ple.27.24-32 ple.27.420 *ple.27.7d *pok.27.3a46 rjc.27.3a47d rjh.27.4c7d rjm.27.3a47d sol.27.4 *spr.27.22-32 tur.27.4 usk.27.3a45b6a7-912b whg.27.47d wit.27.3a47d	39	12	1.21	83	16880763

Flottensegment	Wert der Anlandungen einer Flotte mit vorhandenem F_c/F_{MSY}	Bestände, die zur Berechnung des SHI herangezogen wurden	Anzahl Bestände zur Berechnung des SHI	Anzahl von überfischten Beständen im Indikator (mit * gekennzeichnet)	SHI	Anteil vom Wert der Anlandungen einer Flotte, der in den Indikator eingegangen ist	Wert der Gesamtanlandungen der Flotte
DTS VL40XX	36336198	bli.27.5a14 *cod.2127.1f14 *cod.27.1-2.coastN cod.27.5a ghl-21.1.off *ghl.27.561214 *had.27.1-2 *lin.27.1-2 *lin.27.346-91214 pok.27.1-2 pra.27.1-2 *reb.2127.dp reb.27.5a14 *reg.27.1-2 reg.27.561214 usk.27.1-2 usk.27.5a14	17	8	1.08	81	44744888
DFN VL2440	3196718	anf.27.3a46 ank.27.78abd bll.27.3a47de bss.27.4bc7ad-h *cod.27.22-24 *cod.27.46a7d20 fle.27.2223 fle.27.3a4 had.27.46a20 her.27.20-24 *her.27.3a47d hke.27.3a46-8abd lem.27.3a47d lez.27.4a6a *lin.27.346-91214 ple.27.21-23 ple.27.24-32 ple.27.420 *pok.27.3a46 rjc.27.3a47d rjh.27.4c7d rjm.27.3a47d sol.27.20-24 sol.27.4 *spr.27.22-32 tur.27.3a tur.27.4 whg.27.47d wit.27.3a47d	29	6	0.84	57	5625412
DTS VL0812	40321	*cod.27.22-24 fle.27.2223 her.27.20-24 ple.27.21-23 ple.27.24-32 *spr.27.22-32	6	2	0.79	50	81459
DTS VL1824	2962713	anf.27.3a46 bll.27.3a47de bss.27.4bc7ad-h *cod.27.22-24 *cod.27.46a7d20 dgs.27.nea fle.27.2223 fle.27.3a4 had.27.46a20 her.27.20-24 *her.27.3a47d hke.27.3a46-8abd lem.27.3a47d *lin.27.346-91214 *mac.27.nea nep.fu.3-4 *nep.fu.6 nep.fu.8 ple.27.21-23 ple.27.24-32 ple.27.420 *pok.27.3a46 rjc.27.3a47d rjh.27.4c7d rjm.27.3a47d sol.27.20-24 sol.27.4 *spr.27.22-32 tur.27.3a tur.27.4 whg.27.47d wit.27.3a47d	32	8	0.74	68	4366983

Flottensegment	Wert der Anlandungen einer Flotte mit vorhandenem F_c/F_{MSY}	Bestände, die zur Berechnung des SHI herangezogen wurden	Anzahl Bestände zur Berechnung des SHI	Anzahl von überfischten Beständen im Indikator (mit * gekennzeichnet)	SHI	Anteil vom Wert der Anlandungen einer Flotte, der in den Indikator eingegangen ist	Wert der Gesamtanlandungen der Flotte
DTS VL1218	589711	anf.27.3a46 bll.27.3a47de *cod.27.22-24 fle.27.2223 fle.27.3a4 had.27.46a20 her.27.20-24 her.27.25-2932 hke.27.3a46-8abd lem.27.3a47d *lin.27.346-91214 *mac.27.nea nep.fu.3-4 ple.27.21-23 ple.27.24-32 *pok.27.3a46 sol.27.20-24 *spr.27.22-32 tur.27.3a usk.27.3a45b6a7-912b wit.27.3a47d	21	5	0.57	59	1003644
TBB VL40XX	3526616	*cod.27.47d20, had.27.46a20, sol.27.4, tur.27.4, whg.27.47d, bll.27.3a47de, ple.27.420	7	1	0.42 ^a	95	3716154
TBB VL2440	6800481	anf.27.3a46 bll.27.3a47de bss.27.4bc7ad-h *cod.27.46a7d20 dgs.27.nea fle.27.3a4 had.27.46a20 hke.27.3a46-8abd lem.27.3a47d *lin.27.346-91214 *mac.27.nea *nep.fu.6 nep.fu.8 ple.27.420 rjc.27.3a47d rjh.27.4c7d rjm.27.3a47d sol.27.4 tur.27.4 whg.27.47d wit.27.3a47d	21	4	0.41	92	7428938
PG VL0812A	809948	bll.27.3a47de *cod.27.22-24 fle.27.2223 her.27.20-24 lem.27.3a47d *mac.27.nea nep.fu.3-4 ple.27.21-23 ple.27.24-32 sol.27.20-24 *spr.27.22-32 tur.27.3a	12	3	0.40	59	1366899
PG VL0812L	148407	*cod.27.22-24 fle.27.2223 her.27.20-24 *mac.27.nea ple.27.21-23 ple.27.24-32 sol.27.20-24	7	2	0.31	61	244247
TBB VL1012	177	bss.27.4bc7ad-h fle.27.3a4 *her.27.3a47d tur.27.4	4	1	0.8	0.2	107943
TBB VL1824	487	bss.27.4bc7ad-h fle.27.3a4 ple.27.420 whg.27.47d	4	0	0.42	0.003	15591310

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
PG VL0008L	182638	*cod.27.22-24 fle.27.2223 her.27.20-24 *her.27.3a47d *mac.27.nea ple.27.21-23 ple.27.24-32 sol.27.20-24 *spr.27.22-32	9	4	0.39	19.32	945297
PG VL0008A	132701	*cod.27.22-24 fle.27.2223 her.27.20-24 *mac.27.nea ple.27.21-23 ple.27.24-32 sol.27.20-24	7	2	0.31	7.71	1720884
TM VL1824 TM VL2440	Keine Fänge in 2024						

Anlage 5: Übersicht der Indikatorwerte für die verschiedenen Segmente (Log*= logbuchpflichtige Fahrzeuge) von 2012 bis 2025. n.v. = nicht verfügbar, k.A. = keine Angabe

Segment	Indikator	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020- 2024
PG VL0008A Ehemals PG VL0010	Tech	0.35	0.33	0.25	0.36	0.36	0.42	0.46	0.45	0.42	0.36	0.00	0.00	0.00	0.00	
	SAR	1	2	1	1	2	1	1	2	2	0	0	0	0		
	SHI	2.14	2.08	2.17	2.14	2.33	2.05	2.31	2.16	1.85	1.13	0.45	0.36	0.31		-0.385
	CR/BER	0.82	0.44	1.36	1	1.23	1.14	0.45	0.13	0.06	-3.28	-0.27	0.94	- 11.25		-1.840
	RoFTA	-11.4	-27.8	18.9	0.26	12.4	7.3	-32.2	-60	-59.3	- 351.1	- 257.2	-1.58	-12.3		44.4
	Anzahl Fahr- zeuge	809	783	768	743	729	691	666	650	631	617	66	76	68	61	-166.7
	GT	1615	1544	1521	1516	1527	1398	1317	1311	1271	1238	102	114	87	70	-349
	kW	1717 5	1683 2	1700 0	1699 3	1720 2	1626 8	1536 1	1547 7	1522 7	15143	1592	1875	1603	1427 6	-4052
	Anzahl Fz Log*	144	132	130	129	135	116	107	106	100	98	0	0			
	GT Log*	721	659	656	672	721	616	560	565	541	527	0	0			
	kW Log*	7.263	6.818	6.722	6.779	7.407	6.42	5.893	5.854	5.346	5.471	0	0			
PG VL0008L	Tech										0	0	0	0		
	SAR										0	0	1	1		

Segment	Indikator	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020- 2024
	SHI										0.99	0.43	0.42	0.39		-0.181
	CR/BER										0.02	0.30	0.39	-0.94		-0.279
	RoFTA										-56.4	-42.9	-34.6	-0.2		17.69 0
	Anzahl Fahr- zeuge											743	683	670	644	-33.1
	GT											994	898	894	880	-69
	kW											1227 6	1134 7	1134 8	1127 5	-659
	Anzahl Fz Log*											0	0			
	GT Log*											0	0			
	kW Log*											0	0			
PG VL0812A	Tech	0.56	0.51	0.41	0.44	0.43	0.56	0.54	0.55	0.53	0.54	0.55	0.60	0.63	0.67	0.026
Ehemals PG VL1012	SAR	1	2	1	1	2	1	2	2	2	1	1	1	2		
	SHI	2.2	2.02	2.13	2.2	2.36	2.22	2.31	2.15	1.96	1.15	0.48	0.35	0.4		-0.392
	CR/BER	0.56	0.48	0.12	0.42	0.61	0.04	-0.15	0.16	-0.12	0.28	-0.02	0.41	-2.55		-0.473
	RoFTA	-20.8	-24	-42.8	-28.4	-23.5	-79.2	-70.3	-51.1	-67.5	-38.5	-54.7	-32.1	-4.3		13.3

Segment	Indikator	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020- 2024
	Anzahl Fahrzeuge	68	66	67	64	58	58	50	49	45	45	50	40	48	25	0.1
	GT	750	717	723	695	646	668	579	577	549	532	462	374	424	201	-40.8
	kW	5948	5692	5847	5570	5199	5301	4751	4722	4369	4323	4267	3535	3992	1871	-154
PG VL0812L	Tech											0.35	0.40	0.32	0.29	0.015
	SAR										1	1	1	1		
	SHI										1.1	0.39	0.31	0.31		-0.245
	CR/BER										0.02	0.41	0.61	0.34		0.117
	RoFTA										-44.3	-30.5	-11.7	-0.29		15.1
	Anzahl Fahrzeuge											84	95	105	151	21.1
	GT											584	624	719	963	67.5
	kW											5430	5974	6620	9060	595
DFN VL1218	Tech	0.72	0.44	0.57	0.48	0.58	0.4	0.47	0.43	0.34	0.29	0.42	0.51	0.56	0.53	0.007
	SAR	2	3	1	1	1	2	3	3	1	2	1	1	1		
	SHI	2.03	1.81	1.7	1.77	1.92	1.97	2.06	1.85	1.36	0.98	0.82	1.18	1.69		0.086
	CR/BER	7.54	3.85	1.85	-1.51	6.65	4.46	0.36	9.19	2.31	-1.98	n.v.	n.v.	n.v.		

Segment	Indikator	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020- 2024
	RoFTA	178.9	98.4	36.8	-96.9	176.3	107.9	-18.4	197.2	57.1	- 136.8	n.v.	n.v.	n.v.		
	Anzahl Fahr- zeuge	7	11	9	5	5	7	5	4	5	5	5	5	7	7	0.4
	GT	147	272	220	121	132	193	150	124	152	131	119	132	180	210	5.7
	kW	842	1.592	1.182	1.182	821	969	690	590	809	854	690	769	893	1175	8.3
DFN VL2440	Tech	0.66	0.85	0.64	0.81	0.75	0.83	0.88	0.77	0.54	0.92	0.89	0.86	0.84	0.85	0.054
	SAR	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1		
	SHI	1.34	1.17	1.09	1.07	1.24	1.45	1.45	1.26	0.88	0.84	0.76	0.76	0.84		-0.016
	CR/BER	-0.22	0.37	0.13	0.77	0.7	1.85	6.78	-0.28	0.24	-1.98	0.07	1.23	0.94		0.463
	RoFTA	-91.7	-50.8	-53.2	-12.6	-19.8	23.9	168	-83.7	48.1	- 136.8	-79.7	14.0	0.1		5.5
	Anzahl Fahr- zeuge	5	5	5	4	4	5	5	5	5	2	4	5	5	7	0.3
	GT	877	877	877	729	729	877	877	877	877	461	708	623	893	986	19.4
	kW	1.897	1.897	1.897	1.475	1.475	1.897	1.897	1.897	1897	853	1515	1545	1934	2600	76.6
TBB VL1012	Tech	0.48	0.64	0.48	0.76	0.79	0.54	0.88	0.85	0.92	0.88	0.47	0.39	0.63	0.77	-0.107
	SAR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		

Segment	Indikator	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020- 2024
	SHI	1	1.17	1.04	1.07	1.08	1.17	k.A.	k.A.	2.68	k.A.	k.A.	1.52	0.80		-0.451
	CR/BER	3.19	3.31	1.08	0.13	1.28	0.98	1.43	-0.07	1.15	0.66	1.01	-0.36	-0.8		-0.498
	RoFTA	124	133.1	6.6	-67.5	9.26	-3.8	32.1	-67.7	5.47	-18.0	-6.6	-72.5	-33.9		-13.4
	Anzahl Fahr- zeuge	5	5	5	5	5	7	5	4	4	4	6	6	2	2	-0.2
	GT	63	63	63	63	63	78	63	53	53	53	57	73	33	33	-2.0
	kW	515	515	515	515	515	676	515	424	424	424	501	746	287	287	4.8
TBB VL1218	Tech	0.6	0.56	0.6	0.6	0.58	0.54	0.67	0.67	0.57	0.6	0.62	0.65	0.59	0.63	0.009
	SAR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	SHI	3.25	2.92	2.84	2.02	2.62	k.A.	1.19	1.28	1.1	k.A.	0.51	0.64	k.A.		-0.174
	CR/BER	2.74	2.57	1.79	1.5	1.91	1.45	2.25	0.14	0.89	0.98	2.20	0.89	0.01		-1.850
	RoFTA	87.7	92.9	45.1	35	56.2	45.5	75.4	-46.7	-6.7	1.6	55.5	-3.12	-0.6		0.750
	Anzahl Fahr- zeuge	118	120	117	112	111	108	109	105	100	97	89	83	91	84	-3.2
	GT	3597	3663	3627	3457	3479	3451	3472	3346	3227	3160	2899	2701	2922	2731	-107
	kW	2267 8	2296 2	2265 1	2159 7	2167 1	2123 4	2151 0	2077 0	1994 6	19487	1790 3	1676 6	1834 1	1700 9	-593
TBB VL1824	Tech	0.63	0.65	0.62	0.69	0.57	0.67	0.7	0.65	0.66	0.68	0.70	0.67	0.66	0.71	-0.001

Segment	Indikator	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020- 2024
	SAR	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	SHI	2.24	2.8	1.63	1.45	1.46	1.18	1.3	1.27	1.09	0.89	0.61	0.64	0.42		-0.159
	CR/BER	1.91	1.98	1.43	1.2	2.06	1.17	2.41	0.14	1.29	0.73	1.96	0.79	0.18		-2.2
	RoFTA	36.2	39.4	19.5	10.1	60.7	13.7	64.7	-36.5	12.2	-9.6	30.3	-6.7	-0.6		-2.3
	Anzahl Fahr- zeuge	63	67	63	63	65	67	70	69	70	70	66	63	69	67	-0.9
	GT	3756	4104	385	3706	3976	4045	4403	4314	4504	4523	4014	3838	4140	4109	-141
	kW	1361 6	1453 7	1365 3	1347 7	1427 8	1461 9	1542 8	1524 2	1546 2	15464	1443 4	1377 2	1483 0	1461 0	-296
TBB VL2440	Tech	0.78	0.85	0.82	0.68	0.91	0.8	0.85	0.89	0.82	0.87	0.39	0.96	0.96	0.94	0.037
	SAR	0	0	0	1	0	1	2	2	1	1	1	1	1		
	SHI	1.27	1.24	1.24	1.3	1.55	1.39	1.41	1.34	1.09	0.88	0.55	0.46	0.41		-0.178
	CR/BER	1	2.03	1.33	2.02	1.74	1.52	4.95	1.56	1.20	0.74	0.41	1.00	0.54		-0.106
	RoFTA	-0.6	41.7	12.2	35.1	44.5	22.3	130	15.2	6.1	-6.8	-19.1	3.65	-2.7		-0.710
	Anzahl Fahr- zeuge	9	8	10	10	9	10	10	6	6	7	4	3	5	4	-0.6
	GT	1752	1559	2021	2021	1828	2021	2201	1448	1448	1389	1061	792	1137	1061	-122
	kW	5971	5411	6721	6721	6161	5788	5788	3765	3765	4278	3286	2907	4252	4031	-40

Segment	Indikator	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020- 2024
TBB VL40XX	Tech	0.54	0.53	0.62	1	0.94	0.95	0.84	0.74	0.78	0.76	0.84	1.00	0.99	0.99	0.066
	SAR			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	SHI			1.18	1.52	1.65	1.81	1.79	1.71	1.08	0.89	0.56	0.47	0.42		-0.174
	CR/BER															
	RoFTA															
	Anzahl Fahr- zeuge	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2	2	2	-0.3
	GT	791	791	791	791	791	791	791	1.219	1219	1219	874	874	874	874	-104
	kW	2221	2221	2221	2221	1853	1853	1853	3293	3293	3293	2543	2543	2543	2543	-225
DTS VL0812 Ehemals DTS VL1012	Tech	0.59	0.42	0.48	0.45	0.34	0.31	0.71	0.8	0.51	0.53	0.43	0.41	0.49	0.56	-0.016
	SAR	2	2	1	1	2	1	2	2	2	1	0	0	0		
	SHI	2.07	2.43	2.42	2.29	2.29	1.91	1.6	1.9	1.74	0.45	0.39	0.55	0.79		-0.180
	CR/BER	0.56	0.66	0.39	0.41	0.29	0.81	0.97	0.41	-0.14	-1.04	0.34	0.23	-0.89		-0.023
	RoFTA	-29	-23.6	-47.6	-57.7	-4.7	-21.7	-2.1	-31.1	-54.9	- 114.4	-26.7	-18.8	-13.4		17.9
	Anzahl Fahr- zeuge	10	12	11	10	10	6	8	4	7	7	7	8	5	4	-0.3
	GT	146	183	169	154	156	94	112	52	96	107	89	130	86	56	0.3

Segment	Indikator	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020- 2024
	kW	1.441	1.803	1.608	1.425	1.433	744	853	358	686	706	707	830	488	385	-27.2
DTS VL1218	Tech	0.71	0.53	0.53	0.52	0.53	0.57	0.68	0.66	0.62	0.59	0.60	0.50	0.49	0.53	-0.035
	SAR	2	2	1	1	2	1	1	2	2	0	0	0	0		
	SHI	2.28	2.32	2.49	2.63	2.48	2.17	1.96	1.89	1.92	0.94	0.61	0.53	0.57		-0.311
	CR/BER	1	0.82	0.8	0.74	0.57	0.81	1.37	1.54	0.25	0.14	0.31	-0.12	-9.74		-0.274
	RoFTA	-0.7	-7.5	-8.1	-10.7	-18.9	-18.9	17.7	24	-41.2	-35.5	-35.5	-53.5	-1.0		4.5
	Anzahl Fahr- zeuge	27	30	29	28	27	20	17	18	19	19	15	15	14	13	-1.4
	GT	923	1024	1008	826	866	655	548	623	649	649	533	513	523	468	-38.8
	kW	496	5514	5414	4694	4918	3765	3109	3328	3428	3378	2778	2585	2756	2415	-214
DTS VL1824	Tech	0.62	0.6	0.59	0.6	0.65	0.68	0.66	0.6	0.6	0.59	0.56	0.71	0.62	0.71	0.016
	SAR	3	2	1	1	2	1	1	2	2	0	0	0	0		
	SHI	1.52	1.41	1.48	1.45	1.5	1.39	1.32	1.59	1.49	0.91	0.84	0.77	0.74		-0.164
	CR/BER	0.51	2.84	2.22	1.32	2.91	1.59	3.49	2.93	0.57	0.95	1.25	-0.02	0.61		-0.095
	RoFTA	-15.9	50.9	37.6	12.3	66.2	33.6	82.4	60.7	-19.5	1.1	-1.4	-34.0	-1.8		0.030
	Anzahl Fahr- zeuge	20	18	17	16	13	13	11	14	11	10	11	8	8	8	-0.8

Segment	Indikator	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020- 2024
	GT	2231	2064	1847	1724	1444	1544	1293	1621	1276	1144	1370	904	904	904	-98
	kW	433	3925	3704	3485	2824	3118	2529	3192	2529	2308	2676	2060	2060	2060	-119
DTS VL2440	Tech	0.65	0.68	0.59	0.66	0.7	0.7	0.51	0.57	0.76	0.75	0.79	0.79	0.82	0.77	0.016
	SAR	2	1	3	2	1	2	2	1	2	2	2	2	3		
	SHI	2.11	1.83	1.74	1.74	1.86	2.15	1.93	1.51	1.39	1.19	1.09	1.17	1.21		-0.038
	CR/BER	1.05	1.36	1.3	2.02	2.24	1.25	1.18	1.06	0.87	1.06	0.48	0.83	0.64		-0.067
	RoFTA	3.2	12.6	8.8	31.1	31.2	23.6	5.5	0.7	-6.2	5.6	-27.9	-4.4	-1.4		-0.04
	Anzahl Fahr- zeuge	10	11	12	10	9	8	11	14	12	11	11	10	11	11	-0.3
	GT	2523	2660	2981	2768	2343	2172	2992	4410	3947	3685	3814	3587	3712	3712	-57
	kW	4683	4830	5361	5295	4275	3835	5505	7822	8048	8075	8979	8379	8533	8533	127
DTS VL40XX	Tech	0.83	0.78	0.73	0.7	0.8	0.78	0.85	0.83	0.84	0.74	0.91	0.93	0.77	0.96	0.005
	SAR	9	7	7	6	6	7	6	7	8	7	8	7	8		
	SHI	1.53	1.64	1.16	1.32	1.42	1.66	1.55	1.82	1.9	1.62	1.57	1.84	1.08		-0.142
	CR/BER	0.75	0.62	0.86	0.98	1.5	0.44	0.91	1.1	1.16	0.3	-0.01	1.16	0.17		-0.110
	RoFTA	-8.5	-13.5	-4.4	-0.2	11	-12.9	-2.2	0.5	2.1	-13	-24.6	7.5	-3.9		0.846

Segment	Indikator	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020- 2024
	Anzahl Fahr- zeuge	8	7	6	7	7	7	7	6	5	6	4	4	6	5	0.0
	GT	1321 5	1024 7	865	1289 8	1289 8	1541 7	1541 7	1496 2	1447 0	16818	1239 0	1239 0	2273 2	2038 4	1210
	kW	1865 1	1415 1	1172 4	1572 4	1572 4	1639 4	1639 4	1561 0	1487 5	17875	1360 0	1360 0	2632 0	2332 0	1862
TM VL1218	Tech				0.88	0.89	0.85	1	1	0	0	0	0	0	0	
	SAR				0	0	1	2	1	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.		
	SHI				1.71	1.79	2.04	2.19	1.18	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.		
	CR/BER															
	RoFTA															
	Anzahl Fahr- zeuge	0	0	0	2	2	3	1	1	0	0	0	0	0	1	
	GT	-	-	-	122	122	163	75	26	0	0	0	0	0	26	
	kW	-	-	-	439	439	659	219	100	0	0	0	0	0	100	
TM VL1824	Tech	1	1	0.88	0.67	0.7	0.59	0.65	1	0.51	0.78	0	0	0	0	
	SAR			0	0	0	1	1	1	1	1	k.A.	k.A.	k.A.		
	SHI			1.19	1.44	1.61	1.97	2.13	1.23	1.03	0.56	k.A.	k.A.	k.A.		

Segment	Indikator	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020- 2024
	CR/BER															
	RoFTA															
	Anzahl Fahr- zeuge	1	1	2	2	4	4	3	1	2	2		0	0	0	
	GT	107	107	239	207	354	354	279	40	147	172		0	0	0	
	kW	221	221	442	441	882	882	662	220	441	441		0	0	0	
TM VL2440	Tech	0.99	1	1	0.69	0.89	0.84	0.83	1	1	0	0	0	0	0	
	SAR			0	0	0	1	1	1	1	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.		
	SHI			1.31	1.42	1.51	1.40	1.84	1.21	1.03	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.		
	CR/BER															
	RoFTA															
	Anzahl Fahr- zeuge	2	1	1	3	3	3	2	1	1	0	0	0	0	0	
	GT	529	374	374	655	655	655	281	126	126	0	0	0	0	0	
	kW	921	700	700	1.105	1.105	1.105	405	184	184	0	0	0	0	0	
TM VL40XX	Tech	0.86	0.8	0.85	0.94	0.88	0.87	0.77	0.89	0.88	0.84	0.77	0.84	0.87	0.86	-0.002
	SAR	3	5	5	6	3	1	1	0	0	0	0	0	0		

Segment	Indikator	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Trend 2020- 2024
	SHI	0.87	1.02	0.89	0.88	0.82	0.95	0.97	0.99	1.03	0.99	1.09	1.32	1.36		0.099
	CR/BER										0.41	0.51	0.71	0.89		0.164
	RoFTA										-20.0	-19.0	-6.2	-0.3		7.2
	Anzahl Fahr- zeuge	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	-0.2
	GT	2692 2	2692 2	2692 2	2692 2	2692 2	2713 6	2062 2	2025 4	2051 4	20514	2051 4	2061 4	1819 7	1819 7	-453
	kW	2353 7	2353 7	2353 7	2353 7	2353 7	2439 7	2112 8	2042 7	2114 1	21141	2114 1	2114 1	1827 8	1827 8	-573