

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT**

Abgeordnete Alfred Dannenberg, Dr. Ingo Kerzel, Thorsten Paul Moritze und Ansgar Georg Schledde (AfD)

Dieselbeihilfe für die niedersächsische Küstenfischerei - werden die tatsächlichen Belastungen der Fischereibetriebe angemessen berücksichtigt?

Anfrage der Abgeordneten Alfred Dannenberg, Dr. Ingo Kerzel, Thorsten Paul Moritze und Ansgar Georg Schledde (AfD) an die Landesregierung, eingegangen am 07.10.2026

Vor dem Hintergrund gestiegener Energiekosten können Fischereibetriebe an Nord- und Ostsee eine Dieselbeihilfe des Bundes erhalten. Nach einem Bericht der *Ostfriesen-Zeitung* vom 26. September 2026 stehen hierfür bundesweit bis zu 4,5 Millionen Euro zur Verfügung. Die Mittel stammen aus Einnahmen nach dem Windenergie-auf-See-Gesetz. Für den Zeitraum vom 1. März bis zum 23. Juli 2026 soll die Unterstützung einer Entlastung von 21 Cent je Liter Diesel entsprechen.¹

Die Höhe der Beihilfe bemisst sich jedoch nicht nach dem nachgewiesenen tatsächlichen Kraftstoffverbrauch des einzelnen Fischereibetriebes. Die Unterstützung wird pauschal je Fischereifahrzeug anhand der Motorleistung und der Zuordnung zu bestimmten Flottensegmenten bzw. Größenklassen berechnet. Für einen typischen ostfriesischen Kutter mit einer Länge von bis zu 18 m und einer Motorleistung von 300 PS können dem Bericht zufolge maximal 4 862 Euro beantragt werden. Bei einer Schiffslänge zwischen 18 und 24 m beträgt die entsprechende maximale Beihilfe 7 956 Euro.

Vertreter der niedersächsischen Fischerei kritisieren, dass die derzeitige Berechnungsmethode den tatsächlichen Kraftstoffverbrauch der Fischereifahrzeuge nicht hinreichend berücksichtige. Ein kleinerer, intensiv eingesetzter Kutter könne einen vergleichbaren oder höheren Kraftstoffverbrauch aufweisen als ein größeres Fischereifahrzeug. In bestimmten Fällen könne bereits ein geringer Unterschied bei der Schiffslänge zu erheblichen Unterschieden bei der gewährten Beihilfe führen.

1. Wie viele in Niedersachsen beheimatete Fischereibetriebe bzw. Fischereifahrzeuge sind nach Kenntnis der Landesregierung berechtigt, die derzeitige Dieselbeihilfe des Bundes zu beantragen?
2. Wie viele niedersächsische Fischereibetriebe haben die Dieselbeihilfe bislang beantragt?
3. Mit welcher Gesamtsumme an Dieselbeihilfen für niedersächsische Fischereibetriebe rechnet die Landesregierung?
4. Wie verteilen sich die Antragsberechtigten niedersächsischen Fischereifahrzeuge auf die für die Berechnung der Beihilfe maßgeblichen Flottensegmente bzw. Größenklassen?
5. Wie hoch ist die jeweils maximal mögliche Beihilfe in den einzelnen für die niedersächsische Fischerei relevanten Flottensegmenten bzw. Größenklassen?
6. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung über den tatsächlichen Kraftstoffverbrauch der niedersächsischen Fischereifahrzeuge im Förderzeitraum vom 1. März bis zum 23. Juli 2026 vor?
7. Wie bewertet die Landesregierung die Kritik aus der niedersächsischen Fischerei, wonach die derzeitige pauschale Berechnung der Dieselbeihilfe den tatsächlichen Kraftstoffverbrauch einzelner Fischereibetriebe nicht hinreichend berücksichtigt?

¹ <https://www.oz-online.de/artikel/1690087/Warum-mancher-Kutterfischer-die-Dieselbeihilfe-ungerecht-findet>

8. Sind der Landesregierung Fälle bekannt, in denen Fischereifahrzeuge mit vergleichbarer Motorleistung beziehungsweise vergleichbarem Kraftstoffverbrauch aufgrund ihrer Zuordnung zu unterschiedlichen Flottensegmenten oder Größenklassen erheblich unterschiedliche Beihilfen erhalten haben bzw. erhalten, und, wenn ja, wie viele Fälle sind der Landesregierung bekannt?
9. Aus welchen fachlichen Gründen wird nach Kenntnis der Landesregierung bei der Berechnung der Beihilfe eine pauschale Bemessungsgrundlage anstelle des nachgewiesenen tatsächlichen Kraftstoffverbrauchs verwendet?
10. Welche Vor- und Nachteile sieht die Landesregierung bei einer Bemessung der Dieselbeihilfe anhand des nachgewiesenen tatsächlichen Kraftstoffverbrauchs gegenüber der derzeitigen pauschalen Berechnung?
11. Hat sich die Landesregierung gegenüber der Bundesregierung für eine Änderung der Berechnungsmethode eingesetzt? Falls ja, mit welchem Ergebnis?
12. Beabsichtigt die Landesregierung, sich angesichts der vorgetragenen Kritik gegenüber der Bundesregierung für eine Änderung der Berechnungsmethode einzusetzen?
13. Welche weiteren Maßnahmen hält die Landesregierung angesichts der Entwicklung der Kraftstoff- und Betriebskosten gegebenenfalls für erforderlich, um die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit der niedersächsischen Küstenfischerei zu sichern?
14. Welche Bedeutung misst die Landesregierung einer dauerhaften Entlastung bei den Kraftstoffkosten für die Wettbewerbsfähigkeit landwirtschaftlicher und fischereiwirtschaftlicher Betriebe in Niedersachsen bei?
15. Welche Vor- bzw. Nachteile sieht die Landesregierung bei dauerhaften Entlastungen der Kraftstoffkosten gegenüber einmaligen oder zeitlich befristeten Beihilfen für landwirtschaftliche und fischereiwirtschaftliche Betriebe