Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung

Anfrage der Abgeordneten Alfred Dannenberg, Dr. Ingo Kerzel, Thorsten Paul Moriße und Ansgar Georg Schledde (AfD)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz namens der Landesregierung

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

Anfrage der Abgeordneten Alfred Dannenberg, Dr. Ingo Kerzel, Thorsten Paul Moriße und Ansgar Georg Schledde (AfD), eingegangen am 07.10.2026 - Drs. 19/11795,
an die Staatskanzlei übersandt am 08.10.2026

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz namens der Landesregierung vom 27.10.2026

Vorbemerkung der Abgeordneten

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.

Vorbemerkung der Landesregierung

Die Landesregierung begrüßt ausdrücklich, dass der Bund die wirtschaftlich unter Druck stehende deutsche Fischereiflotte weiterhin unterstützt. Insbesondere die deutlich gestiegenen Treibstoff- und Betriebskosten stellen die Küstenfischerei vor erhebliche Herausforderungen. Die Landesregierung hat sich gegenüber dem Bund erfolgreich dafür eingesetzt, die Unterstützung fortzuführen und der anhaltenden Belastungssituation angemessener Rechnung zu tragen. Sie begrüßt daher, dass das Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat (BMLEH) die Beihilfe nunmehr bis zum Jahresende verlängert und die hierfür maßgeblichen Pauschalsätze deutlich angehoben hat.

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

1. Wie viele in Niedersachsen beheimatete Fischereibetriebe bzw. Fischereifahrzeuge sind nach Kenntnis der Landesregierung berechtigt, die derzeitige Dieselbeihilfe des Bundes zu beantragen?

Nach hiesiger Einschätzung kommen 94 in Niedersachsen beheimatete Fischereifahrzeuge grundsätzlich für eine Berücksichtigung im Rahmen der Förderung in Betracht. Die endgültige Prüfung der Leistungsvoraussetzungen und die Bewilligung obliegen der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE). Neben den unternehmensbezogenen Fördervoraussetzungen sind dabei auch die in der Richtlinie vorgegebenen Anforderungen an die fischereiliche Aktivität des jeweiligen Fahrzeugs maßgeblich.

Die Zahl der Fahrzeuge ist dabei nicht zwingend mit der Zahl der Fischereiunternehmen gleichzusetzen, da ein Unternehmen mehrere Fischereifahrzeuge betreiben kann. Die Richtlinie richtet sich an im Haupterwerb tätige Seefischereiunternehmen mit unter deutscher Flagge fahrenden Fahrzeugen. Maßgeblich sind insbesondere die Eintragungen im deutschen Fischereiflottenregister.

2. Wie viele niedersächsische Fischereibetriebe haben die Dieselbeihilfe bislang beantragt?

Das Antrags- und Bewilligungsverfahren wird von der BLE durchgeführt. Bisher haben 63 Fischereiunternehmen (Stand 14.10.2026) aus Niedersachsen Anträge gestellt. Bereits nach der ursprünglichen Richtlinie vom 03.09.2026 gestellte Anträge bleiben bestehen und werden auf Grundlage der neuen Richtlinie weiterbearbeitet. Eine erneute Antragstellung ist nicht erforderlich. Anträge können bis zum 31.10.2026 gestellt werden.

3. Mit welcher Gesamtsumme an Dieselbeihilfen für niedersächsische Fischereibetriebe rechnet die Landesregierung?

Eine belastbare Prognose der auf niedersächsische Fischereiunternehmen entfallenden Gesamtsumme ist vor Abschluss der Antragsprüfung durch die BLE nicht möglich. Bundesweit stehen für die Maßnahme bis zu 4,5 Millionen Euro zur Verfügung. Die Beihilfe ist auf 50.000 Euro brutto je Fischereiunternehmen begrenzt.

4. Wie verteilen sich die Antragsberechtigten niedersächsischen Fischereifahrzeuge auf die für die Berechnung der Beihilfe maßgeblichen Flottensegmente bzw. Größenklassen?

Nach hiesiger Einschätzung verteilen sich die insgesamt 94 berücksichtigungsfähigen niedersächsischen Fischereifahrzeuge wie folgt auf die maßgeblichen Flottensegmente:

Flottensegment	Beschreibung Flottensegment	Anzahl
VL0010 TBB	Baumkurrenfahrzeuge < 10 m	1
VL1012 TBB	Baumkurrenfahrzeuge 10 < 12 m	1
VL1218 DFN	Fahrzeuge mit passivem Fanggerät 12 < 18 m	1
VL1218 TBB	Baumkurrenfahrzeuge 12 < 18 m	43
VL1824 DFN	Fahrzeuge mit passivem Fanggerät 18 < 24 m	1
VL1824 DTS	Fahrzeuge mit demersalem Fanggerät 18 < 24 m	2
VL1824 TBB	Baumkurrenfahrzeuge 18 < 24 m	30
VL2440 DFN	Fahrzeuge mit passivem Fanggerät 24 < 40 m	1
VL2440 DTS	Fahrzeuge mit demersalem Fanggerät 24 < 40 m	6
VL2440 TBB	Baumkurrenfahrzeuge 24 < 40 m	1
VL2440 DRB	Muschelfischereifahrzeuge 24 < 40 m	2
VL40XX DRB	Muschelfischereifahrzeuge ≥ 40 m	2
VL40XX DTS	Hochseefahrzeuge mit demersalem Fanggerät	3

5. Wie hoch ist die jeweils maximal mögliche Beihilfe in den einzelnen für die niedersächsische Fischerei relevanten Flottensegmenten bzw. Größenklassen?

Die Richtlinie sieht keine festen Höchstbeträge je Flottensegment vor. Die Beihilfe wird grundsätzlich berechnet, indem die Motorleistung des jeweiligen Fahrzeugs in kW mit dem für das Flottensegment geltenden Pauschalsatz multipliziert wird. Für die in Niedersachsen vertretenen Flottensegmente gelten nunmehr folgende Sätze (BAnz AT 16.10.2026 B2):

Flottensegment	Euro/kW
VL0010 TBB	51
VL1012 TBB	51
VL1218 DFN	38
VL1218 TBB	51
VL1824 DFN	53
VL1824 DTS	139
VL1824 TBB	83
VL2440 DFN	52
VL2440 DTS	184
VL2440 TBB	145
VL2440 DRB	40
VL40XX DRB	40
VL40XX DTS	170

6. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung über den tatsächlichen Kraftstoffverbrauch der niedersächsischen Fischereifahrzeuge im Förderzeitraum vom 1. März bis zum 23. Juli 2026 vor?

Der Landesregierung liegen keine flächendeckenden fahrzeugbezogenen Daten über den tatsächlichen Kraftstoffverbrauch der niedersächsischen Fischereifahrzeuge im beihilfefähigen Zeitraum vor.

Der Bund hat für die Berechnung der Pauschalen die vom Thünen-Institut ermittelten durchschnittlichen Kraftstoffverbräuche der Jahre 2022 bis 2024 herangezogen und diese mit der Entwicklung der Treibstoffkosten seit dem 1. März 2026 verknüpft. Die aktualisierte Berechnung berücksichtigt die Treibstoffkostenentwicklung bis zum 22. September 2026.

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?

Die Landesregierung kann nachvollziehen, dass eine pauschalierte Berechnung den tatsächlichen Kraftstoffverbrauch eines einzelnen Fischereifahrzeugs nicht in jedem Fall vollständig abbilden kann. Dies gilt insbesondere bei einer über- oder unterdurchschnittlichen Einsatzintensität.

Gleichzeitig stellt die Förderung nicht allein auf die Fahrzeuglänge ab. Die Motorleistung geht unmittelbar in die Berechnung ein. Fahrzeuglänge und überwiegend eingesetztes Fanggerät bestimmen das jeweilige Flottensegment und damit den Euro/kW-Satz.

Der vom Bund gewählte pauschalierte Ansatz ermöglicht eine vergleichsweise schnelle, einheitliche und damit administrativ handhabbare sowie bürokratiearme Unterstützung. Ein solcher Ansatz wurde bereits bei früheren Krisenhilfen für die Fischerei verfolgt und ist insofern kein neues Instrument.

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?

Die Ausgestaltung der Richtlinie kann dazu führen, dass Fahrzeuge mit vergleichbarer Motorleistung aufgrund ihrer Zuordnung zu unterschiedlichen Flottensegmenten unterschiedliche Beihilfebeträge erhalten. So beträgt der Pauschalsatz für Baumkurrenfahrzeuge von 12 bis unter 18 m Länge 51 Euro/kW, für Baumkurrenfahrzeuge von 18 bis unter 24 m Länge dagegen 83 Euro/kW.

Der Landesregierung liegen keine belastbaren Daten zum tatsächlichen Kraftstoffverbrauch einzelner Fahrzeuge vor. Daten dazu werden auch im Förderverfahren nicht fahrzeugindividuell erhoben.

9. Aus welchen fachlichen Gründen wird nach Kenntnis der Landesregierung bei der Berechnung der Beihilfe eine pauschale Bemessungsgrundlage anstelle des nachgewiesenen tatsächlichen Kraftstoffverbrauchs verwendet?

Nach Kenntnis der Landesregierung dient die pauschalierte Berechnung insbesondere einer schnellen und einheitlichen Abwicklung der Krisenhilfe. Die Pauschalsätze basieren auf Berechnungen des Thünen-Instituts zu den durchschnittlichen Kraftstoffverbräuchen der jeweiligen Flottensegmente sowie zur Entwicklung der Kraftstoffpreise.

Ein individueller Verbrauchsnachweis für jedes Fahrzeug würde demgegenüber einen erheblich höheren Antrags-, Prüf- und Verwaltungsaufwand verursachen und zusätzliche Abgrenzungsfragen hinsichtlich des tatsächlich förderfähigen Kraftstoffverbrauchs aufwerfen.

10. Welche Vor- und Nachteile sieht die Landesregierung bei einer Bemessung der Dieselbeihilfe anhand des nachgewiesenen tatsächlichen Kraftstoffverbrauchs gegenüber der derzeitigen pauschalen Berechnung?

Eine Bemessung anhand des nachgewiesenen tatsächlichen Kraftstoffverbrauchs könnte die individuelle Einsatzintensität eines Fahrzeugs genauer berücksichtigen. Dadurch ließen sich insbesondere atypische Fälle innerhalb eines Flottensegments differenzierter abbilden.

Dem stünden jedoch ein deutlich höherer Nachweis- und Prüfaufwand sowie zusätzliche Abgrenzungs- und Kontrollfragen gegenüber. Die pauschalierte Berechnung ermöglicht demgegenüber eine schnelle, transparente und anhand objektiver Parameter nachvollziehbare Auszahlung.

11. Hat sich die Landesregierung gegenüber der Bundesregierung für eine Änderung der Berechnungsmethode eingesetzt? Falls ja, mit welchem Ergebnis?

Die Landesregierung hat sich gegenüber dem Bund dafür eingesetzt, die weiterhin erhebliche Belastung der Fischereibetriebe durch die hohen Treibstoffkosten angemessen zu berücksichtigen. Dieses Anliegen wurde erfolgreich aufgegriffen.

Mit der am 16.10.2026 veröffentlichten Neufassung der Förderrichtlinie wurde der beihilfefähige Zeitraum bis zum 31.12.2026 verlängert und die Höhe der Pauschalsätze deutlich angehoben. So stieg beispielsweise der Satz für Baumkurrenfahrzeuge zwischen 12 und unter 18 m Länge von 22 auf 51 Euro/kW und für Baumkurrenfahrzeuge zwischen 18 und unter 24 m Länge von 36 auf 83 Euro/kW. Bereits gestellte Anträge werden automatisch nach der neuen Richtlinie behandelt.

12. Beabsichtigt die Landesregierung, sich angesichts der vorgetragenen Kritik gegenüber der Bundesregierung für eine Änderung der Berechnungsmethode einzusetzen?

Die Landesregierung begrüßt, dass der Bund die vorgetragenen Anliegen mit der Verlängerung des Förderzeitraums und der deutlichen Anhebung der Pauschalsätze aufgegriffen hat. Die Auswirkungen der neuen Regelung und die Rückmeldungen der niedersächsischen Fischereibetriebe werden zunächst ausgewertet.

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?

Die kurzfristige Abfederung außergewöhnlich hoher Betriebskosten ist ein wichtiger Beitrag zur Stabilisierung der Küstenfischerei. Die langfristige Wettbewerbsfähigkeit lässt sich jedoch nicht allein durch Betriebskostenhilfen sichern. Von Bedeutung sind insbesondere Investitionen in Energieeffizienz und innovative Antriebstechnologien, eine zukunftsfähige Fangtechnik, eine höhere Wertschöpfung, Forschung und Innovation sowie eine verlässliche Ausgestaltung der Fördermöglichkeiten des EMFAF und der für Fischereizwecke vorgesehenen Mittel nach dem WindSeeG. Die Landesregierung setzt sich zudem dafür ein, dass die zweckgebundenen Mittel aus der Fischereikomponente des WindSeeG auch künftig der von der Offshore-Windenergie besonders betroffenen Fischerei zugutekommen.

14. Welche Bedeutung misst die Landesregierung einer dauerhaften Entlastung bei den Kraftstoffkosten für die Wettbewerbsfähigkeit landwirtschaftlicher und fischereiwirtschaftlicher Betriebe in Niedersachsen bei?

Planbare und wettbewerbsfähige Energie- und Betriebskosten sind sowohl für die Landwirtschaft als auch für die Fischerei von erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung. Die steuerlichen Ausgangsbedingungen beider Bereiche unterscheiden sich jedoch.

Für die Fischerei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass auf den begünstigt verwendeten Schiffsdiesel keine Energiesteuer erhoben wird. Aus diesem Grund kann die Fischerei auch von einer allgemeinen Absenkung der Energiesteuer auf Diesel nicht zusätzlich profitieren. Das BMLEH weist hierauf im Zusammenhang mit der aktuellen Beihilfe ausdrücklich hin. Die nunmehr gewährte Kleinbeihilfe stellt deshalb ein gezieltes Instrument dar, um die außergewöhnlich gestiegenen Kraftstoffkosten der Fischerei dennoch abzufedern.

15. Welche Vor- bzw. Nachteile sieht die Landesregierung bei dauerhaften Entlastungen der Kraftstoffkosten gegenüber einmaligen oder zeitlich befristeten Beihilfen für landwirtschaftliche und fischereiwirtschaftliche Betriebe

Dauerhafte Entlastungsmaßnahmen können Unternehmen eine höhere Planungs- und Kalkulationssicherheit verschaffen. Dem stehen insbesondere dauerhafte fiskalische Belastungen sowie gegebenenfalls beihilfe- und ordnungspolitische Fragen gegenüber. Bei der Fischerei ist zusätzlich zu berücksichtigen, dass für den begünstigten Schiffsdiesel bereits eine Energiesteuerbefreiung besteht. Zeitlich befristete Krisenhilfen ermöglichen demgegenüber eine gezielte Reaktion auf außergewöhnliche Markt- und Preisentwicklungen und können hinsichtlich Höhe und Dauer an die jeweilige Belastungssituation angepasst werden. Sie bieten allerdings weniger langfristige Planungssicherheit und erfordern regelmäßig ein gesondertes Antrags- und Bewilligungsverfahren. Aus Sicht der Landesregierung ist daher abhängig von Ursache, Dauer und Intensität einer wirtschaftlichen Belastung zu beurteilen, welches Instrument jeweils geeignet und verhältnismäßig ist.