

## Kürzung und Streichung der Agrardiesel-Beihilfe – Eine Einordnung

Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung im Finanzausschuss des Deutschen Bundestags zu den steuerrechtlichen Gesetzesänderungen im Rahmen des Bundeshaushalts 2024 am 15. Januar 2024

von  
Prof. Dr. Alfons Balmann  
Leibniz-Institut für Agrarentwicklung in Transformationsökonomien (IAMO)  
[balmann@iamo.de](mailto:balmann@iamo.de)

### Einleitung

Mit Blick auf die vorgesehene Kürzung und Streichung der Agrardieselbeihilfe werden im Folgenden mehrere Fragen diskutiert, wie die Verteilung der Agrardieselbeihilfe, deren Bedeutung für die Einkommen in der Landwirtschaft, Anpassungsmöglichkeiten, wettbewerbliche Aspekte und Umweltwirkungen sowie einer abschließenden Einordnung.

### An wen fließt die Agrardiesel-Beihilfe?

Betrachtet man Kennzahlen zum Erhalt der Agrardieselbeihilfen nach verschiedenen Gruppierungen der Testbetriebe des BMEL (vgl. Tabelle 1) zeigt sich, dass im Vergleich zum Bundesdurchschnitt von 28 €/ha LF vergleichsweise hohe Agrardieselbeihilfen je Fläche vor allem bei intensiv wirtschaftenden Betriebsformen mit hohen Umsatzerlösen je Flächeneinheit vorliegen, wie im Bereich des Gartenbaus, der Dauerkulturen sowie auch im Futterbau. Eher niedrig sind sie im Bereich des Ackerbaus. Vergleicht man ökologisch wirtschaftende Haupterwerbsbetriebe mit konventionellen Haupterwerbsbetrieben, finden sich eine etwa 30% höhere Agrardieselerstattung je Hektar bei den konventionellen Betrieben. Dies dürfte zu einem nicht unwesentlichen Teil auf deren höhere Bewirtschaftungsintensität zurückzuführen sein, die die möglicherweise stärkere mechanische Bodenbearbeitung der Öko-Betriebe überkompensiert.

Innerhalb der Gruppe der Haupterwerbsbetriebe fällt auf, dass mit steigender Betriebsgröße, ausgedrückt in Standard-Output Einheiten, auch die je Hektar gewährte Dieselbeihilfe deutlich zunimmt, von 24 €/ha LF für Betriebe mit einem Standard-Output von 50 bis 100 Tausend € auf 35 €/ha LF für Betriebe mit einem Standard-Output von über 250 Tausend €. Dieser Anstieg von etwa 45% dürfte ebenfalls vor allem aus der deutlich höheren Intensität der größeren Betriebe resultieren, was sich in doppelt so hohen Umsatzerlösen je ha LF der größeren Betriebe zeigt. Juristische Personen liegen dagegen ebenso wie Nebenerwerbs-, kleinere Haupterwerbs- und ökologisch wirtschaftende Betriebe auf einem Niveau von etwa 25 €/ha an Agrardieselbeihilfe. Diese Betriebsgruppen befinden sich zugleich auf einem ähnlichen Niveau der Umsatzerlöse mit etwa 2500 €/ha. Lediglich die Nebenerwerbsbetriebe weisen noch etwas niedrigere Umsätze je ha auf.

Neben der Frage der Intensität und Ausrichtung lohnt ein Blick in die Verteilung der Zahlungen der Agrardieselbeihilfe auf die verschiedenen Gruppen. Die Verteilung wird neben der Intensität maßgeblich von der Flächenausstattung und der jeweiligen Anzahl der Betriebe beeinflusst. Nimmt man die Anzahl der von den jeweiligen Gruppen genannten repräsentierten Betriebe als Basis, zeigt sich, dass zusammen etwa 60% der Fläche von größeren Haupterwerbsbetrieben und juristischen Personen bewirtschaftet werden. Diese repräsentieren zusammen etwa 29% aller Betriebe, erhalten zusammen jedoch einen Anteil von knapp 66% der gesamten Dieselbeihilfe. Der Rest verteilt sich auf die übrigen Betriebe, insbesondere kleinere und mittlere Haupterwerbsbetriebe, wobei der Anteil der Ökobetriebe ebenso wie der der Nebenerwerbsbetriebe unterschätzt sein dürfte.

## Welchen Anteil haben die Dieselbeihilfen an den Einkommen der Betriebe?

Durch die geplante schrittweise Abschaffung der Agrardiesel-Beihilfe kämen auf durchschnittliche landwirtschaftliche Haupterwerbsbetriebe Mehrkosten zu in Höhe von etwa 10 €/ha in 2024, etwa 19 €/ha in 2025 und in 2026 auf etwa 28 €/ha. Das entspräche in 2024 bei rein statischer Betrachtung ohne Berücksichtigung von kurzfristigen Anpassungen durchschnittlichen Einkommensverlusten vor Steuern von etwa 1000 € je Betrieb und ab 2026 dann etwa 3000 € je Haupterwerbsbetrieb. Bei den übrigen Gruppierungen sind die Effekte je Hektar etwa 20% niedriger, wobei durchschnittliche juristische Personen absolut gesehen etwa 27 000 € je Betrieb verlieren würden.

Da sich die verschiedenen Betriebsgruppen erheblich hinsichtlich ihrer Größe und Intensität unterscheiden und zudem sehr unterschiedliche Niveaus der Beschäftigung von Lohnarbeitskräften vorliegen, lohnt eine Betrachtung des Anteils der erhaltenen Dieselbeihilfen an der Summe aus Gewinn bzw. Jahresüberschuss und dem Personalaufwand. Betrachtet man diese Relationen, zeigt sich, dass die Dieselbeihilfe bei Ökobetrieben mit 2,5% einen leicht geringeren Anteil an den Einkommen aufweist als konventionelle Haupterwerbsbetriebe mit etwa 2,7% und diese wiederum einen etwas geringeren Wert als die juristischen Personen mit 3,2% (vgl. Tabelle 1). Die Größenklassen der Haupterwerbsbetriebe unterscheiden sich nur geringfügig. Als Ausreißer sind die Nebenerwerbsbetriebe zu sehen, bei denen die Dieselbeihilfe einen Anteil von 4,5% des Einkommens ausmacht, wofür vor allem deren geringe Rentabilität verantwortlich sein dürfte. Trotz der deutlich überdurchschnittlichen Zahlungen je Hektar, liegt der Wert der Garten- und Obstbaubetriebe mit 0,4 bzw. 0,7% auf einem sehr niedrigen Niveau. Betrachtet man frühere Jahre mit niedrigeren Einkommen, wie das Wirtschaftsjahr 2020/21, findet man tendenziell einen noch etwas höheren Einkommensanteil der Dieselbeihilfe für Haupterwerbsbetriebe und juristische Personen, während der Einkommensanteil bei den Ökobetrieben recht konstant ist. Entsprechend lässt sich bei statischer Betrachtung nicht argumentieren, dass ökologisch wirtschaftende Betriebe hinsichtlich ihrer Einkommen stärker von Kürzungen betroffen wären als konventionelle Betriebe.

Die Wirtschaftsjahre 2021/22 und 2022/23 waren für die Landwirtschaft ungewöhnlich gut mit teilweisen Rekordgewinnen, wovon vor allem die größeren Haupterwerbsbetriebe und juristischen Personen profitiert haben, an die zugleich der größte Teil der Dieselbeihilfe fließt. Das hat sowohl zur Stabilisierung der Liquidität als auch der Erhöhung des ohnehin hohen Eigenkapitals beigetragen.

## Wie können sich Betriebe an die Kürzung der Dieselbeihilfe anpassen?

Die Kürzung der Dieselbeihilfe verteuert den von den Betrieben eingesetzten Treibstoff. Das schafft zusätzliche Anreize für die Suche nach Einsparmöglichkeiten. Allerdings sind hier verschiedene zeitliche Restriktionen zu beachten. Kurzfristig, d.h. innerhalb eines Wirtschaftsjahres sind sie darauf beschränkt, laufende Produktionsprozesse und Transporte geringfügig weiter zu optimieren. Mit Blick auf den Zeitraum bis 2026, der vollständigen Abschaffung der Beihilfe, ergeben sich weitergehende Einsparmöglichkeiten, wie etwa durch Optimierung der Anbauplanung, einschließlich etwa – soweit noch nicht geschehen – der Prüfung einer verstärkt pfluglosen Bearbeitung oder der Einschränkung energieintensiver Produktionsweisen. Derartige Anpassungen könnten kurz- bis mittelfristig erheblich erleichtert werden, wenn sich die Bundesregierung die weitere Zulassung von Glyphosat und mittel- bis längerfristig auch die Zulassung neuer genomischer Züchtungstechnologien gewährleistet.

Ferner stellt sich die Frage, inwieweit sich die höheren Kosten in weitergehende unternehmerische Entscheidungen „einpreisen“ lassen. Hierbei ist allerdings zum einen zu beachten, dass die Dieselbeihilfe an den Umsatzerlösen sowie den betrieblichen Erträgen und Aufwendungen nur einen Anteil von selten mehr als einem Prozent erreicht. Zum anderen stehen landwirtschaftliche Betriebe im Wettbewerb. Da landwirtschaftliche Produkte überwiegend gut transportfähig sind, ist davon auszugehen, dass „Einpreisungen“ in Produktpreise kaum möglich sind, soweit es nicht zu deutlichen Produktionseinschränkungen kommt, was höchstens bei energieintensiven Erzeugnissen der Fall sein könnte. Anders sieht es dagegen beim lokalen Wettbewerb der Betriebe untereinander aus. Dieser findet insbesondere auf dem Bodenmarkt statt (von Hobe et al. 2021). Da im Grunde alle Betriebe von der Kürzung

der Dieselbeihilfe betroffen sind, wäre davon auszugehen, dass die daraus resultierenden Effekte auf Deckungsbeiträge bzw. Grundrenten bei Entscheidungen über Pachtgebote im Rahmen von Pachtvertragsverlängerungen und Neupachtungen einfließen können. Im Wirtschaftsjahr 2021/22 betragen die Pachtpreise je ha mit Ausnahme der juristischen Personen mehr als das zehnfache der je ha erhaltenen Dieselbeihilfen. Entsprechend sind Spielräume vorhanden. Bei einer durchschnittlichen Pachtvertragsdauer von 9 Jahren dürfte diese Art der Einpreisung allerdings erst mittelfristig zum Tragen kommen. Zu berücksichtigen ist auch der unterschiedliche Pachtflächenanteil, der von durchschnittlich etwa 50% bei Nebenerwerbsbetrieben auf über 60% bei den Haupterwerbsbetrieben und etwa 70% bei den juristischen Personen reicht. Ferner ist zu unterscheiden zwischen Regionen mit sehr ausgeprägter Konkurrenzsituation, wie in Nordwest- und Süddeutschland, und tendenziell geringerer Konkurrenzsituation, wie in Ostdeutschland. In erstgenannten Regionen überwälzen sich Pachtpreise stärker, während sich bei höherer Flächenkonzentration geringere Überwälzungen finden (Balman et al. 2021).

### Wird die deutsche Landwirtschaft durch eine Kürzung im EU-Wettbewerb benachteiligt?

In der aktuellen Diskussion wird das Argument vorgebracht, dass die Dieselbeihilfe die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Landwirtschaft innerhalb der EU verschlechtere. Dieses Argument ist allerdings nicht schlüssig. Zum einen betreffen die Effekte der Kürzung nur einen sehr geringen Anteil der Produktionskosten, der lediglich bei Ackerbaubetrieben und Nebenerwerbsbetrieben geringfügig über einem Prozent der durchschnittlichen betrieblichen Aufwendungen liegt. Zum anderen unterscheiden sich innerhalb der EU wie auch innerhalb Deutschlands die jeweiligen ökonomischen Produktionsbedingungen erheblich, wie etwa hinsichtlich der Ertragsbedingungen, der Lage zum Markt oder der lokalen Faktormärkte (Pachtpreise, Lohnkosten). Diese Faktoren spielen eine weit größere Rolle. In Nordwestdeutschland werden teilweise Pachtpreise von mehr als 1000 € pro ha bezahlt. Auch in Süddeutschland sind die Pachtpreise erheblich. Verglichen mit den Pachtkosten sind die vom Wegfall der Dieselbeihilfe verursachten Mehrkosten von durchschnittlich 28 € pro ha gering.

Diese Einschätzung dürfte sich auch nicht ändern, wenn man weitere Aspekte, wie etwa nationale Umwelt-, Tierschutz- und Sozialstandards berücksichtigen würde. Dagegen zu halten wären nämlich zahlreiche nationale Begünstigungen der Landwirtschaft, die entsprechend des Subventionsberichts der Bundesregierung für 2023 einerseits Finanzmittel in Höhe von über eine Milliarde € umfassen und andererseits Steuervergünstigungen in Höhe von mehr als einer weiteren Milliarde €, darunter etwa 920 Millionen € für den Verzicht auf die Kfz-Steuer und die Agrardieselbeihilfe (Subventionsbericht). Weitere Steuerbegünstigungen, die in den sektoralen Vergünstigungen nicht enthalten sind, betreffen die Verschonung des Betriebsvermögens bei der Erbschaftsteuer entsprechend § 13a ErbStG, die Umsatzsteuerpauschalierung entsprechend § 24 UstG, die Gewinnermittlung nach Durchschnittssätzen entsprechend § 13a EStG. Zu nennen ist ferner auch das landwirtschaftliche Sondererbrecht. Einher gehen mit diesen Begünstigungen erhebliche Anreize, eigentlich unrentable Betriebe zu erhalten und fortzuführen. Diese Strukturkonservierung erhöht in Regionen mit sehr vielen kleineren Betrieben nicht nur den Konkurrenzdruck und führt zu hohen Bodenpreisen, sondern sie führt zugleich dazu, dass sich die Betriebe gegenseitig ihrer Entwicklungsmöglichkeiten berauben, da etwa der Zugang zu weiteren Flächen zur Nutzung von Größenvorteilen erschwert ist. Letztlich trifft dies vor allem Betriebe an der Wachstumsschwelle, also Betriebe, die grundsätzlich die Möglichkeit hätten, sich weiter zu entwickeln. Entsprechend ist davon auszugehen, dass die genannten Begünstigungen einhergehen mit im Zeitablauf zunehmenden nachteiligen Wettbewerbseffekten.

### Welche Umwelt- und Klimaeffekte gehen von der Agrardieselbeihilfe aus?

Wie angesprochen, verringert die Agrardieselbeihilfe die Anreize den Diesel sparsam einzusetzen. Wie groß die Effekte sind, lässt sich allerdings nur bedingt einschätzen. Der direkte Treibhausgaseneffekt des in der Landwirtschaft verbilligt eingesetzten Diesels beträgt etwa 5,4 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente. Die Dieselbeihilfe begünstigt allerdings zugleich solche Betriebe, die ihre Fläche sehr intensiv bewirtschaften, was mit weiteren Emissionen einhergeht. Nicht unerhebliche indirekte Treibhausgaseneffekte der Dieselbeihilfe betreffen dabei die Landnutzung. Das gilt insbesondere für die mehr als 910

000 ha landwirtschaftlich genutzter, trocken gelegter Moore, die laut Angaben des Umweltbundesamtes in 2021 in Deutschland für einen Treibhausgasausstoß von fast 43 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten und damit 5,5% der gesamten Treibhausgasemissionen verantwortlich waren (Umweltbundesamt 2023). Entsprechend des Anteils der Moorflächen an der gesamten landwirtschaftlichen Fläche von 16,6 Millionen Hektar entfallen bei einer Annahme von 28 €/ha an Dieselbeihilfe etwa 24 Millionen € der Dieselbeihilfe auf die Nutzung von Mooren und befördert damit gemeinsam mit etwa den EU-Flächenprämien und zahlreichen weiteren Begünstigungen der Landwirtschaft, wie die Kfz-Steuerbefreiung, sicherlich auch Widerstände gegen eine Wiedervernässung von Mooren.

### Zusammenfassende Einordnung

Eine Agrardieselbeihilfe ließe sich grundsätzlich begründen, wenn damit besondere gesellschaftliche Zielsetzungen erreicht werden könnten, wie etwa die Sicherung einer zukunfts- und wettbewerbsfähigen Landwirtschaft. Die obigen Ausführungen dürften jedoch deutlich machen, dass die Dieselbeihilfe trotz ihres Umfangs von etwa 440 Millionen € pro Jahr dazu nur wenig beitragen. Sie hat nur einen geringen Anteil von etwa einem Prozent der landwirtschaftlichen Erlöse und Kosten. An den landwirtschaftlichen Gewinnen und Einkommen ist sie zu maximal 3 % beteiligt. Möglicherweise wird jedoch ein Drittel an Bodeneigentümer in Form von Pachtzahlungen überwältigt. Entsprechend der überschaubaren Einkommenseffekte ist kaum davon auszugehen, dass bei einer Kürzung in nennenswertem Umfang Betriebe in ihrer Existenz oder gar die deutsche Landwirtschaft in ihrer Wettbewerbsfähigkeit gefährdet wäre. Sofern tatsächlich Betriebe oder Produktionsbereiche gefährdet sein sollten, dürften andere Gründe wesentlich eher dafür verantwortlich sein. Auch mit Blick auf Argumente, wie das einer besonderen Begünstigung von kleineren oder ökologischen Betrieben finden sich wenig Belege. Zum einen erhalten diese Betriebe nur einen geringen Anteil an den Dieselbeihilfen, da etwa zwei Drittel der Dieselbeihilfen an größere ohnehin wirtschaftlich recht erfolgreiche größere Haupterwerbsbetriebe und juristische Personen fließen. Zum anderen sind auch ökologische Betriebe tendenziell weniger von den Zahlungen abhängig. Dies könnte man höchstens für Nebenerwerbsbetriebe anführen. Jedoch sind deren eigentliche Einkommensdefizite woanders zu suchen.

Jenseits der Frage einer Notwendigkeit zur Erreichung etwa von Einkommens-, Wettbewerbs- oder agrarstrukturellen Zielen stellt sich die Frage nach der grundsätzlichen Legitimität der Agrardieselbeihilfe auch aufgrund ihrer gesellschaftlichen Kosten. Diese liegen nicht nur darin, dass dafür erforderliche Mittel in Konkurrenz zu anderen staatlichen Aufgaben stehen, sondern auch, dass von ihnen negative Umwelt- und Treibhausgaswirkungen ausgehen dürften, wie etwa die Beförderung der Verbrennung fossiler Energien oder einer landwirtschaftlichen Nutzung trocken gelegter Moore.

Dennoch kommt die Kürzung für die landwirtschaftlichen Betriebe plötzlich und unerwartet. Sie ist angesichts der Kurzfristigkeit auch deswegen für viele Betriebe schmerzhaft, weil größere Anpassungsmaßnahmen Zeit benötigen. Diesbezüglich schafft die schrittweise Einführung eine gewisse Erleichterung. Besser wäre eine deutlich frühere Ankündigung der Streichung gewesen. Daraus sollte die Politik Lehren ziehen. So hat etwa der Wissenschaftliche Beirat des BMEL für Agrarpolitik, Ernährung und gesundheitlichen Verbraucherschutz bereits im Jahr 2018 gefordert, im Rahmen der Agrarreform 2020 ein schrittweises Abschmelzen der EU-Flächenbeihilfen innerhalb von 10 Jahren anzukündigen, so dass landwirtschaftliche Betriebe sich darauf einstellen können (Grethe et al. 2018). Gerade auch mit Blick auf weitere Sparzwänge der Bundesregierung, der Vielzahl ungelöster Probleme der Landwirtschaft sowie auch weiterer nur bedingt nachvollziehbarer Begünstigungen der Landwirtschaft, wäre angebracht, nach Lösungen zu suchen, die die Landwirtschaft aus ihrer enormen Subventionsabhängigkeit herausführen. Zum einen braucht gerade der Transformationsprozess in Richtung einer ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltigen Landwirtschaft leistungsfähige und unternehmerisch aufgestellte Betriebe, die eine Perspektive sehen. Zum anderen wird eine breite staatliche und gesellschaftliche Unterstützung dieses Transformationsprozesses nur möglich sein, wenn die bisherigen Subventionen der Landwirtschaft abgeschmolzen werden und die Mittel für die Begleitung des Transformationsprozesses verwendet werden können, was eine Überwindung der Subventionsabhängigkeit voraussetzt.

**Tabelle 1: Kennzahlen landwirtschaftlicher Betriebe laut BMEL-Testbetriebsnetz für das Wirtschaftsjahr 2021/22**

		Haupterwerb Betriebsform					Haupterwerb Größe in SO			Haupterwerb		Neben- erwerb	Jur. Per- sonen
		Acker- bau	Garten- bau	Dauer- kulturen	Futter- bau	Veredlung	50 - 100	100 - 250	>250	Ins-ge- samt	Öko		
Repräsentierte Betriebe	Zahl	23 536	3 796	7 219	50 896	13 187	25 568	42 958	44 501	113 027	9 082	41 565	3 577
Betriebsgröße Standard-Output (SO)	1000 €	269,6	607,3	194,9	250,5	458,5	75,5	168,0	535,9	291,9	185,2	49,6	1 996,4
Pachtpreis/ha Pachtfläche	€	381	642	704	303	610	260	305	429	378	248	265	198
Ldw. genutzte Fläche (LF)	ha	150,9	10,0	19,4	82,8	75,5	46,2	71,5	138,4	92,1	91,4	36,0	1 067,6
Pachtfläche LF (Netto)	ha	93,5	5,2	9,1	52,6	46,8	23,4	42,7	92,0	57,8	61,5	17,5	702,4
Arbeitskräfte	AK	2,2	6,4	3,4	2,0	1,9	1,4	1,9	3,2	2,3	2,2	1,0	17,1
Bilanzvermögen insgesamt	€/ha LF	9 444	80 559	42 442	12 446	15 991	13 967	12 744	11 635	12 227	10 231	13 656	6 220
Eigenkapital	€/ha LF	7 330	36 377	34 654	8 802	11 041	12 093	10 393	7 530	8 893	7 328	12 067	3 312
Umsatzerlöse	€/ha LF	2 261	73 152	13 314	4 226	7 506	2 438	3 325	4 982	4 204	2 596	2 136	2 487
Direktzahlungen und Zuschüsse	€/ha LF	399	477	581	462	1 014	501	481	530	512	667	492	384
dar.: EU-Direktzahlungen	€/ha LF	271	253	277	279	280	298	283	269	276	278	302	254
<b>Agrardieselvergütung</b>	<b>€/ha LF</b>	<b>26</b>	<b>94</b>	<b>43</b>	<b>36</b>	<b>30</b>	<b>24</b>	<b>28</b>	<b>35</b>	<b>31</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>25</b>
Agrarumweltmaßnahmen	€/ha LF	46	45	77	73	36	115	80	39	60	287	99	39
Betriebsergebnis	€/ha LF	659	13 926	4 174	1 063	881	769	875	1 028	953	786	494	240
Betriebliche Erträge	€/ha LF	2 868	74 423	15 180	4 859	8 811	3 170	3 979	5 741	4 929	3 416	2 793	3 044
Betriebliche Aufwendungen	€/ha LF	2 210	60 511	11 013	3 797	7 932	2 405	3 107	4 713	3 977	2 635	2 304	2 805
Gewinn / Jahresüberschuss	€/ha LF	622	13 066	3 913	993	791	726	826	953	890	734	460	234
Gewinn / Jahresüberschuss	€/Untern.	93 782	130 275	75 865	82 260	59 724	33 566	59 029	131 836	81 935	67 121	16 535	250 123
Einkommen (Gewinn + Personalaufwand)	€/AK	54 340	41 409	35 566	48 649	38 955	27 050	38 153	55 439	46 118	40 392	19 120	48 083
Umsatzrentabilität	%	11,1	6,5	7,5	7,6	1,4	-6,7	3,3	9,4	6,8	6,0	-15,0	6,5
Gesamtkapitalrentabilität	%	3,7	6,8	3,0	3,5	1,2	-1,3	1,3	5,2	3,2	2,0	-3,0	4,0
Eigenkapitalrentabilität	%	4,3	13,3	3,3	4,2	1,1	-1,8	1,3	7,1	3,7	3,0	-3,0	6,0
Anteil an repräsentierten Betrieben	%	14,1	2,3	4,3	30,4	7,9	15,3	25,7	26,6	67,6	5,4	24,9	2,1
Anteil an Fläche	%	21,5	0,2	0,8	25,5	6,0	7,1	18,6	37,2	62,9	5,0	9,0	23,1
<b>Anteil an Gesamtdieselbeihilfe</b>	<b>%</b>	<b>19,5</b>	<b>0,8</b>	<b>1,3</b>	<b>32,0</b>	<b>6,3</b>	<b>6,0</b>	<b>18,1</b>	<b>45,5</b>	<b>68,1</b>	<b>4,2</b>	<b>7,6</b>	<b>20,1</b>
Anteil Dieselbeihilfe an Gewinn	%	4,2	0,7	1,1	3,6	3,8	3,3	3,4	3,7	3,5	3,3	5,2	10,7
<b>Anteil Dieselbeihilfe an Einkommen</b>	<b>%</b>	<b>3,3</b>	<b>0,4</b>	<b>0,7</b>	<b>3,1</b>	<b>3,1</b>	<b>2,9</b>	<b>2,8</b>	<b>2,8</b>	<b>2,7</b>	<b>2,5</b>	<b>4,5</b>	<b>3,2</b>
Anteil Dieselbeihilfe an betr. Erträgen	%	0,9	0,1	0,3	0,7	0,3	0,8	0,7	0,6	0,6	0,7	0,9	0,8

Quelle: [BMEL-Statistik: Buchführungsergebnisse Landwirtschaft 2021/22](https://www.bmel-statistik.de/landwirtschaft/testbetriebsnetz/testbetriebsnetz-landwirtschaft-buchfuehrungsergebnisse/archiv-buchfuehrungsergebnisse-landwirtschaft/buchfuehrungsergebnisse-landwirtschaft-2021/22) <https://www.bmel-statistik.de/landwirtschaft/testbetriebsnetz/testbetriebsnetz-landwirtschaft-buchfuehrungsergebnisse/archiv-buchfuehrungsergebnisse-landwirtschaft/buchfuehrungsergebnisse-landwirtschaft-2021/22>

## Referenzen

- Balman, A.; Graubner, M.; Müller, D.; Hüttel, S.; Seifert, S.; Odening, M.; Plogmann, J.; Ritter, M. (2021): Market power in agricultural land markets: Concepts and empirical challenges. German Journal of Agricultural Economics 70 (43): 213-235. DOI:10.30430/gjae.2021.0117
- BMEL (2023): Buchführungsergebnisse Landwirtschaft. <https://www.bmel-statistik.de/landwirtschaft/testbetriebsnetz/testbetriebsnetz-landwirtschaft-buchfuehrungsergebnisse/archiv-buchfuehrungsergebnisse-landwirtschaft/buchfuehrungsergebnisse-landwirtschaft-2021/22>
- Bundesregierung (2023): 29. Subventionsbericht des Bundes 2021-2024. [https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Broschueren\\_Bestellservice/29-subventionsbericht.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=8](https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Broschueren_Bestellservice/29-subventionsbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=8)
- Umweltbundesamt (2023): Emissionen der Landnutzung, -änderung und Forstwirtschaft. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/klima/treibhausgas-emissionen-in-deutschland/emissionen-der-landnutzung-aenderung>
- von Hobe, C.F.; Michels, M.; Mußhoff, O. (2021): German Farmers' Perspectives on Price Drivers in Agricultural Land Rental Markets - A Combination of a Systematic Literature Review and Survey Results. Land 10 (2), 180. <https://doi.org/10.3390/land10020180>
- Grethe, H., Arens-Azevedo, U., Balman, A., Biesalski, H.K., Birner, R., Bokelmann, W., Christen, O., Gauly, M., Knierim, U., Latacz-Lohmann, U., Martinez, J., Nieberg, H., Offermann, F., Pischetsrieder, M., Qaim, M., Renner, B., Schmid, J., Spiller, A., Taube, F., Voget-Kleschin, L., Weingarten, P. (2018): Für eine gemeinwohlorientierte Gemeinsame Agrarpolitik der EU nach 2020: Grundsatzfragen und Empfehlungen. Berichte über Landwirtschaft (Sonderheft 225). DOI:10.12767/BUEL.V0I225