

## Fracking

### Tabus und No-go-Kriterien

Die Risiken der Schiefergasförderung, bei der das Gestein mit hohem hydraulischen Druck aufgebrochen, „gefrackt“ wird, lassen sich begrenzen. Das zeigt das Leipziger Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung (UFZ) im Auftrag der Exxon-Mobil. „Es gibt keinen sachlichen Grund, Fracking generell zu verbieten“, sagt Projektleiter Dietrich Borchardt. Dessen Studie gibt dem Konzern Ausschlusskriterien mit auf den Weg: Nur dort soll nach Gas gebohrt werden, wo Salz- oder Tonschichten einen Aufstieg der Frac-Flüssigkeiten behindern. Eine Mischung aus Wasser, Quarzsand und Chemikalien pressst man in den Boden, um Risse zu erzeugen, aus denen das Gas hinausströmen kann.

In Deutschland wird bereits gefrackt. Mehrere Unternehmen fördern seit 1961 Erdgas aus mehr als 3500 m Tiefe meist aus Sandstein. „Mit der Gewinnung von Schiefergas erreichen wir eine neue Dimension“, sagt Borchardt. Die Lagerstätten lägen näher am Grundwasser und die Förderung verändert vor allem während der Bohrphase die Landschaft. Daher sind Trinkwasser- oder Heilquellenschutzgebiete tabu wie auch vom Kohlebergbau beeinflusste Regionen. Hinzu kommen Vorgaben für die Genehmigung. Exxon-Mobil will das Gas unter zehn Standorten mit je 20 Bohrungen auf einer Fläche von 100 km<sup>2</sup> fördern. Um die Risiken zu erfassen, empfehlen die Experten eine strategische Umweltprüfung. Für jeden Bohrplatz braucht es eine eigene Risikobewertung, eventuell auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung. Und ohne Zustimmung der Wasserbehörden kann keine Bohrung genehmigt werden.

Um weitere Fragen zu klären, empfehlen die Fachleute zwei Demoprojekte: das eine im Niedersächsischen, das andere im Münsterländer Becken. „Wir werden die Kriterien einhalten und Projekte, die ihnen nicht standhalten, erst mal aussortieren“, sagt Exxon-Mobil-Vorstandschef Gernot Kalkoffen. Mit der Risikostudie beginnt die öffentliche Debatte mit neuem Sachstand. „Gefährdungen können dennoch nicht ausgeschlossen werden“, beklagt Ralph Griesinger von der Bürgerinitiative Frac-freies Bissendorf im Kreis Osnabrück. Auch die Wasserwerke bleiben skeptisch. Nach wie sei die sichere Entsorgung der mit Chemikalien belasteten Frac-Abwässer ungeklärt, heißt es bei Gelsenwasser aus dem Ruhrgebiet. (ra)

- ▶ Die Risikostudie ist zu finden unter <http://dialog-erdgasundfrac.de/risikostudie-fracking>
- ▶ UFZ, Dietrich Borchardt, Brückstr. 3a, 39114 Magdeburg, Fon 0391/810-9757, [dietrich.borchardt@ufz.de](mailto:dietrich.borchardt@ufz.de)

## EU-Richtlinie zur Besteuerung von Kraft- und Heizstoffen

# Mehr Steuer auf Diesel

Die Kommission will alle Kraft- und Heizstoffe mit einem Mindeststeuersatz belegen, der sich auf deren CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Energiegehalt bezieht. Benzin, Diesel und Kerosin sollen von 2013 an mit jeweils 20 Euro pro emittierter Tonne CO<sub>2</sub> belegt werden. Hinzu kommt eine Abgabe auf den Energiegehalt. Diese soll von 2018 an 9,6 Euro pro Gigajoule betragen. Die Mindeststeuer für einen Liter Benzin betrage dann 35,9 Cent, für Diesel 39 Cent.

„Deswegen“, sagt Kai Schlegelmilch vom Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft, „müssen Kraftstoffe an deutschen Tankstellen nicht teurer werden.“ Die Energiesteuer beträgt hierzulande seit 2003 für Diesel bereits 47,04 und für Benzin 65,45 Cent. Die Mindeststeuer würde aber Elektro-, Erdgas-, Wasserstoff- und Hybrid-Autos bevorzugen und könnte den Tanktourismus zwischen Deutschland und Luxemburg eindämmen. Denn, so Schlegelmilch: „Auch Luxemburg müsste seine Dieselsteuer von 32 auf 39 Cent pro Liter anheben.“

Die Kommission schlägt zudem vor, die Verhältnisse der Mindeststeuersätze zueinander bis 2023 in nationalen Energiesteuern widerzuspiegeln. Dann müsste die Dieselsteuer in jedem Land etwa neun Prozent über der auf Benzin liegen. Das würde das Preisgefüge an deutschen Tank-

stellen verändern, aber nicht automatisch zu einer Steuererhöhung führen. Denn es wird auch eine aufkommensneutrale Variante vorgeschlagen: Die Steuer auf Benzin könnte auf 54,4 Cent sinken, während die auf Diesel auf fast 59 Cent stiege. In jedem Fall sollte im Gegenzug die Kfz-Steuer für Diesel-PKW abgebaut werden, empfiehlt Schlegelmilch. Derzeit werden Dieselfahrzeuge mit 7,50 Euro je 100 cm<sup>3</sup> Hubraum gegenüber Ottomotoren benachteiligt.

Diesel national höher zu besteuern als Benzin, lehnt das Europaparlament ab, angefeuert von deutschen konservativen Abgeordneten. Für den CDU-Mann Herbert Reul klingt das wie eine Kampfansage an die sparsamen Dieselmotoren deutscher Autobauer: Zwar entsteht im Fall des Diesel pro verbranntem Liter mehr CO<sub>2</sub>, doch stößt ein Dieselmotor pro Kilometer zwanzig Gramm CO<sub>2</sub> weniger aus als ein vergleichbarer Benziner. Höhere Steuern, befürchtet Reul, könnten den Verkauf dieser effizienten PKW gefährden. Das hält der EU-Grüne Sven Giegold für Panikmache, fahre doch z.B. in Großbritannien jeder zweite PKW mit Diesel, obwohl beide Kraftstoffe gleich hoch besteuert werden. (ra)

- ▶ FÖS, Kai Schlegelmilch, Schwedenstraße 15a 13357 Berlin, Fon 030/7623991-30, Fax -59, [kai.schlegelmilch@green-budget.eu](mailto:kai.schlegelmilch@green-budget.eu), [www.foes.de](http://www.foes.de)

## EU-Umweltaktionsprogramm

# Wo bleibt die Vision für 2050?

Am 22. Juli 2012 endet das sechste Umweltaktionsprogramm (UAP) der EU. Für die siebte Umweltagenda ist die EU-Kommission im Verzug: Es gibt noch nicht einmal einen Entwurf. Bereits seit 1974 fasst die EU anstehende umweltpolitische Aufgaben in Aktionsprogrammen zusammen. Europäische Umweltpolitik ist demnach auch Planwirtschaft.

Zwar hat sich die Kommission in der Vergangenheit sehr um Klimaschutz und Ressourceneffizienz bemüht, doch andere Aufgaben wurden vernachlässigt, beispielsweise die Luftqualität. Sie ist in vielen Städten der EU derart schlecht, dass die erlaubte Anzahl der Tage mit zu hohen Ozonwerten oft schon Anfang des Jahres überschritten wird. Und das geht ins Geld: Jährlich etwa 50 Mrd. Euro muss die europäische Wirtschaft in Form von Gesundheitskosten und direkten Umweltausgaben zahlen.

Das will das EP ändern. Es fordert die Kommission auf, als Hüterin der Verträge die Umsetzung strenger zu überwachen und konsequenter mit Strafen zu drohen. Im siebten UAP soll sich die EU auch Ziele für saubere Luft setzen. Brüssel müsse sich vornehmen, Umweltpolitik insbesondere in der der Energie- und Verkehrs- sowie der Agrar- und Fischereipolitik zu verankern.

„Nur so kann es uns gelingen, den ökologischen Fußabdruck der EU zu verringern“, sagt SPD-Europaparlamentarier Jo Leinen. Damit das keine leeren Worte bleiben, soll die Kommission schnellstens einen Entwurf fürs siebte Umweltaktionsprogramm vorlegen. Doch vor dem Herbst ist damit nicht zu rechnen. (ra)

- ▶ Kommission über die bessere Anwendung des EU-Umweltrechts: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/12/220&format=HTML&aged=0&language=DE&guiLanguage=en>