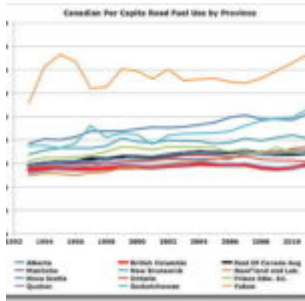


Bemerkungen zum Unsinn der Energiepolitik am Beispiel von British Columbia, Kanada



<xml> </xml>

British Columbia, British Utopia

Willis Eschenbach

Ein Kommentator hat mich auf einen anderen Blog der kanadischen Provinz British Columbia (BC) hingewiesen. Dort hatte man im Jahr 2008 eine auf Kohlenstoff basierende Energiesteuer eingeführt. Bevor ich auf die Kosten oder die aktuellen Ergebnisse dieses Vorgangs eingehe, möchte ich einen Blick auf die möglichen Vorteile werfen. Ich meine: wenn es keine Vorteile bringt, liegen die Kosten irgendwie neben den Gleisen. Die kohlenstoffbasierte Energiesteuer in

BC wurde mit der Begründung propagiert, dass sie helfen würde, die vermeintliche durch CO₂ verursachte globale Erwärmung zu bekämpfen. Um wie viel also werden die Aktionen unserer nördlichen Nachbarn die Welttemperatur beeinflussen?

Nun, das ist schwer zu beantworten, aber wir könnten mit einem Gedankenexperiment eine obere Grenze der möglichen Abkühlung festlegen. Dem gegenwärtigen Klima-Paradigma zufolge bestimmt CO₂ die globale Temperatur, und die Temperaturänderung für jede Verdoppelung des CO₂-Gehaltes betrage etwa 3°C. Das heißt, wenn wir die Emissionen kennen, können wir die resultierende Temperaturänderung berechnen.

Das Gedankenexperiment geht so: Man nehme an, dass British Columbia im Jahr 1850 als separater Staat gebildet worden wäre mit dem hohen ethischen Ziel, sich von den teuflischen

kohlenstoffbasierten Treibstoffen freizumachen. Und anstatt diesen Staat „British Columbia“ zu nennen, haben sich die frühen Kolonisten entschlossen, ihn „British Utopia“ zu nennen, weil sie dabei waren, gegen das böse Kohlendioxid das ultimative Opfer zu bringen. Sie würden niemals wieder fossile Treibstoffe verwenden, ihr Land wäre ein wirkliches Utopia. Also haben sie eine Mauer um British Utopia errichtet und mit niemandem Handel getrieben, um den lästigen Kohlenstoff aus dem Handel herauszuhalten. Um CO₂-Emissionen zu vermeiden, haben sie keinerlei Öl verwendet, weder ihr eigenes noch solches von anderswo her. Sie haben kein Zement hergestellt oder importiert, weil dabei zu viel CO₂ in der Manufaktur freigesetzt worden wäre. Die Utopisten haben keine Kohle zur Heizung oder für Transporte oder die Herstellung von Stahl benutzt, sondern ausschließlich wunderbares

erneuerbares Holz. Da der Kohlenstoff im Holz zuvor aus der Luft geholt worden war, würde das Verbrennen kein zusätzliches CO₂ in die Atmosphäre blasen, sondern es würde lediglich genau die Menge ersetzt werden, die zuvor im Holz eingelagert worden ist. Und man nehme weiter an, dass sie das alles bis heute durchgehalten hätten.

...

Für mich klingt das so, als hätten sie nur kurze Zeit gelebt unter brutalen Bedingungen. Sie hätten infolge der vielen Holzfeuer eine dunstige braune Atmosphäre geatmet. Und wenn man sein Land aufgrund von Holz verwaltet, könnte es am Ende so aussehen wie in [Haiti](#) ... [auf Deutsch bei EIKE hier]. Aber lassen wir das für den Moment und stellen die wichtige Frage:

Falls die Bewohner von British Utopia der Menschheit dieses noble Opfer im Jahre 1850 dargebracht und den

fossilen Treibstoffen abgeschworen hätten ... um wie viel wäre es heute in der Welt kühler?

Bild rechts: um wie viel es auf der Welt kühler wäre, falls die britischen Utopisten den teuflischen Kohlenstoff-Gewohnheiten im Jahr 1850 abgeschworen hätten.

Mit den Hypothesen des IPCC unter dem gegenwärtigen Paradigma können wir glücklicherweise berechnen, um wie viel es heute kühler wäre, wenn es die Bewohner von British Utopia aufgegeben hätten, CO₂ zu emittieren. Das CDIAC [Carbon Dioxide Information Analysis Center] hat Daten sowohl für **Kanada** als auch für die **Welt**, die die CO₂-Emissionen seit 1750 zeigen. Und da für ein gegebenes Land die CO₂-Emissionen eine Funktion der Bevölkerungszahl ist und wir die historische Population in BC als Bruchteil des Ganzen kennen, können wir die Gesamtemissionen von BC

herausfiltern und folglich auch die Größe der utopianischen Abkühlung. Hier also wird der wahre kanadische Hockeyschläger gezeigt, der uns sagt, um wie viel kühler es Jahr für Jahr in der Welt wäre mit dem Selbstopfer der British Utopianer:

Die blaue Kurve in der Abbildung zeigt, um wie viel sich der Planet während der letzten eineinhalb Jahrhunderte abgekühlt hätte durch die virtuoson Aktionen der British-Utopianer. Wenn sie einfach „nein“ zu fossilen Treibstoffen gesagt hätten, zeigt die blaue Linie, um wie viel es heute kühler wäre. Das wären etwa fünf Tausendstel von einem Grad ... Mann, diese Utopianer wissen wirklich, wie man die größte Ausbeute für sein Geld bekommt, oder? Man gebe sämtlichen modernen Komfort für eineinhalb Jahrhunderte auf, man lebe Jahrzehnt für Jahrzehnt in einem Dunklen Zeitalter, während überall sonst Party

herrscht – und was haben sie als Folge von 150 Jahren Selbstentbehrungen vorzuweisen?

Fünf Tausendstel Grad Abkühlung!

Aber Moment, es wird noch schlimmer ... man denke an die Enkelkinder!

An der rechten Seite der Graphik habe ich weitere fünfzig Jahre projizierter Emissionen gezeigt. Ein junges Paar, das heute eine Familie gründet – in fünfzig Jahren werden deren Enkelkinder in den Dreißigern sein. Was also könnte man mit der kohlenstoffbasierten Energiesteuer in BC für diese Enkelkinder erreichen?

Ich habe zwei mögliche Zukunftsszenarien gezeigt. Eines ist das „Business as Usual“-Szenario in rot. Dabei setzt sich der Trend nach 1970 fort, der sich auf etwa 1,5% jährlicher Zunahme der Emissionen in BC beläuft. Das kann man

pessimistischerweise erwarten, wenn es keine Energiesteuer irgendeiner Art gäbe. Das ist der Worst-Case.

Und in grün habe ich das absolute Best-Case-Ergebnis einer solchen Energiesteuer gezeigt. Das ist das totale Phantasie-Ergebnis, bei dem die BC-Emissionen auf ihrem Niveau aus dem Jahr 2008 verbleiben (dem Datum der Einführung der Steuer), und sie nehmen fünfzig Jahre lang überhaupt nicht zu. Natürlich würde der atmosphärische CO₂-Gehalt weiterhin steigen infolge der konstant sich fortsetzenden Emission der im Jahr 2008 emittierten CO₂-Menge, aber nicht so stark wie im „Business as Usual“-Szenario.

Die Differenz zwischen diesen beiden Szenarien, dem Worst Case und dem Best Case zeigt die theoretisch maximal mögliche Abkühlung, die aus einer kohlenstoffbasierten Energiesteuer resultieren könnte. Das repräsentiert die schwarze Linie in der unteren

rechten Ecke ... und diese Abkühlung beträgt drei Tausendstel Grad.

Da also haben wir es! All die Pein, die die Bevölkerung von BC erduldet, all die Meilen Papierkram, alle Opfer, alle Schädigungen der Armen, alle gesammelten Steuern und die gehätschelten Bürokraten für all das – alles, was das gute kanadische Volk für ihre Enkelkinder erreicht hat, bewirkt eine Abkühlung um drei tausendstel Grad!

...

...

Alles, was ich sagen kann, ist, dass ich sicherlich hoffe, dass die Enkelkinder eine angemessene Dankbarkeit zeigen für dieses Inter-Generationen-Geschenk und dass sie den alten Knackern eine nette Dankeskarte schicken, wie es Miss Manners verlangt [?]. Schließlich zählt der gute Wille,

und man bekommt nicht oft ein Geschenk von so großer Bedeutung...

Aber ernsthaft, Leute: Die Anti-Kohlenstoff-Zeloten müssen die Massen hypnotisiert haben. Ich weiß keine andere Erklärung für eine solche Idiotie. Beispiel:

Nehmen wir mal an, es käme jemand und sagte „Ich kann garantieren, dass ich den Planeten während der nächsten fünfzig Jahre um drei tausendstel Grad kühlen kann“. Und nehmen wir weiter an, man hätte das überprüft und gefunden, dass dieser Jemand die Wahrheit sagt, dass er nämlich wirklich eine Abkühlung um drei Tausendstel Grad während der nächsten fünfzig Jahre garantieren kann.

Wie viel würden Sie persönlich dafür bezahlen wollen?

Würden Sie eintausend Dollar für eine garantierte Abkühlung um drei

Tausendstel Grad zahlen, die nicht heute, sondern in fünfzig Jahren stattfindet?

Ich würde das nicht tun. Das ist es nicht wert. Zu viel Geld für zu wenig Nutzen.

Aber die kollektive Verrücktheit der Einwohner von BC hat einen Punkt erreicht, an dem sie gewillt sind, eine die Wirtschaft beeinträchtigende Steuer zu etablieren, und zwar durch eine komplette Bürokratie, mit Vollstreckungsbeamten und Stapeln von Papierkram. Und an dem sie gewillt sind, Millionen und Abermillionen Dollar auszugeben in dem wahnsinnigen Bemühen, dem Best Case-Szenario einer Abkühlung um drei Tausendstel Grad zu folgen; nicht jetzt, sondern in fünfzig Jahren.

Alles, was mir da zu tun übrigbleibt ist, meinen Kopf zu schütteln und mich über die Verrücktheit von Massen zu

wundern. Ein Plan wird vorgeschlagen, jemand nimmt eine Kosten-Nutzen-Analyse vor, der Nutzen ist zu gering, um die Hoffnung zu hegen, dass er auch nur gemessen werden kann und sich noch mehrere Jahrzehnte nicht einstellt ... und die Reaktion der Leute besteht darin zu sagen „toller Plan, los, lasst ihn uns sofort umsetzen!“

Nun ja ... ich bin ein Optimist und hoffe, dass an irgendeinem Punkt unsere kanadischen Nachbarn aufwachen werden und sagen „Was?!“

P. S. Wie oben erwähnt, möchte ich einen Blick auf den Nutzen, die Kosten und die Auswirkungen einer kohlenstoffbasierten Energiesteuer werfen. In diesem Beitrag habe ich nur den (fehlenden) Nutzen angesprochen, so dass man erwarten kann, dass es noch ein paar weitere Beiträge geben wird, in denen es um die Auswirkungen und die Kosten geht. Tatsächlich sind diese Beiträge schon weitgehend

geschrieben, weil ich eigentlich nur einen Beitrag schreiben wollte, der jedoch unerträglich lang geworden ist ... also werde ich über die Kosten und den Nutzen einer Steuer in BC später sprechen [siehe nächsten Beitrag! A. d. Übers.]

P.P.S. Bitte sagen Sie mir nicht, dass dies lediglich der erste Schritt ist. Die Steuerzahler in BC haben bereits eine halbe Milliarde Dollar für diese Farce ausgegeben, und das ist noch nicht einmal die Hälfte. Falls der erste Schritt eine Milliarde Dollar kostet, um eine Abkühlung von $0,003^{\circ}\text{C}$ zu erreichen, will ich nicht wissen, worin der zweite Schritt besteht, egal wie er aussieht.

Link:

<http://wattsupwiththat.com/2013/07/11/british-columbia-british-utopia/>

Der zweite Beitrag wurde einen Tag später ebenfalls bei Wattsupwiththat

veröffentlicht:

Treibstoff auf der Autobahn in British Pre-Columbia

Willis Eschenbach

**Unterstützer der
kohlenstoffbasierte
n Energiesteuer in
BC, über die ich
oben geschrieben
habe, haben**

**behauptet, dass
diese Steuer den
Daten zufolge ein
Erfolg war ... und da
ich immer ein
Mensch bin, der
lieber immer alles
überprüft, habe ich
beschlossen, einmal
selbst auf diese
Daten zu schauen.
Ich habe nicht**

**gedacht, dass die
Steuer größere
Auswirkungen hätte,
aber ich war darauf
vorbereitet,
irgendetwas zu
finden. Die
Wirklichkeit ist in
dieser Hinsicht
komisch. Ich mag
manchmal gar nicht
wissen, wo der Hund**

**begraben liegt ...
wie auch immer,
eine typische
Behauptung lautet:**

MOTORENBENZIN (VERKEHR)

***Die obigen
Abbildungen zeigen
Änderungen des
Gesamtverbrauchs
aller Produkte aus***

***Petroleum-
Treibstoff (Gegen-
stand der
Kohlenstoffsteuer).
Um etwas darüber zu
erfahren, wie die
Kohlenstoffsteuer
das Verhalten der
Fahrer beeinflusst
hat, kann man
einfach die
Änderungen beim***

***Verbrauch von
Motorenbenzin
untersuchen (eine
Komponente des
Gesamt-
Ölverbrauchs). Seit
2008 ist der Pro-
Kopf-Verbrauch in
BC um 7,3% stärker
zurückgegangen als
im übrigen Kanada –
ein substantieller***

Unterschied. Schon in den Jahren von 2000 bis 2007 war der Benzinverbrauch in BC rascher zurückgegangen als im übrigen Kanada.

Die Steuer gilt für alle kohlenstoffbasierten Treibstoffe, Heizöl,

**Flugzeugbenzin,
Kerosin, Erdgas,
alles. Für einige
dieser Arten sind
keine Daten
verfügbar, also
habe ich mir den
Verbrauch auf
Autobahnen
angeschaut, Benzin
und Diesel, um zu
sehen, ob die**

**Steuer irgendwie
Auswirkungen darauf
hat, wie die
Menschen in den
gefrorenen Norden
fahren.**

**Statistics Canada
hat eine
ausgezeichnete
Website, von der
ich die meisten
meiner Daten**

hinsichtlich des Treibstoffverbrauchs habe. Als erstes kommen hier die Änderungen vom Pro-Kopf-Verbrauch von Benzin und Diesel (als Kombination) pro Provinz für die Jahre 1993 bis 2011. Diese Analyse betrifft nur den

**Benzin- und
Dieselverbrauch auf
den Straßen und
nicht für Benzin
oder Diesel, um
Traktoren und
landwirtschaftliche
Geräte auf den
Äckern zu
betreiben. (Man
beachte, dass die
Kohlenstoffsteuer**

**auch für
Treibstoffverbrauch
in der
Landwirtschaft und
alle anderen
Verbraucher gilt,
für alles).**

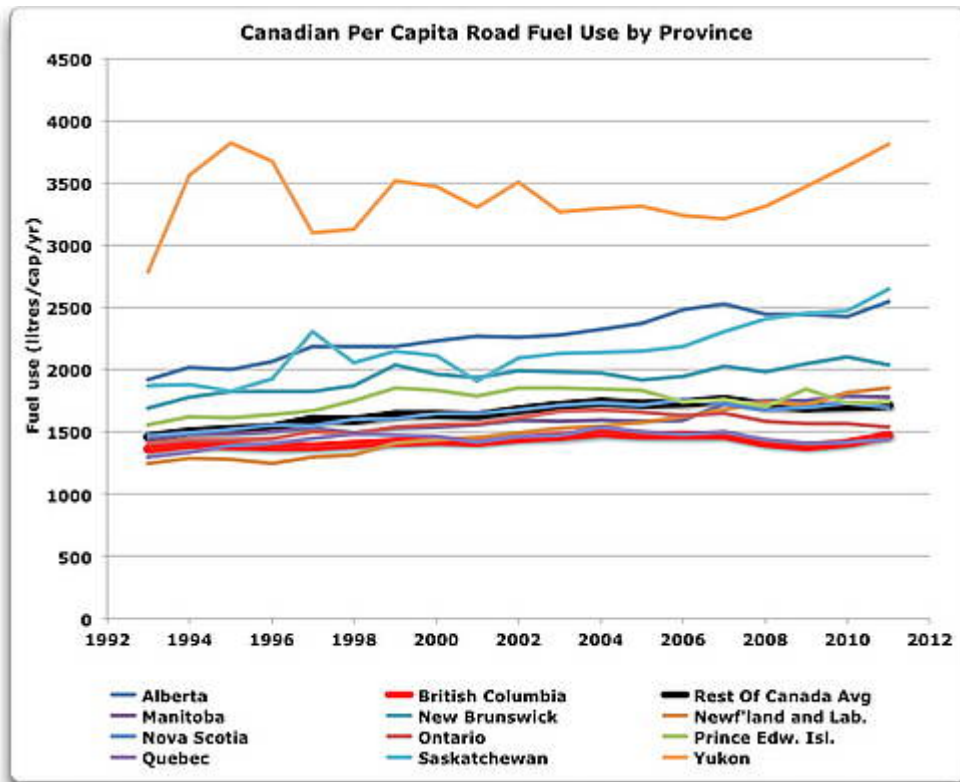


Abbildung 1: Pro-Kopf-Verbrauch von Benzin und Diesel in Kanada, unterteilt nach Provinzen. Nur

**Treibstoffe auf
Autobahnen wurden
gezählt. Die dicke
rote bzw. blaue
Linie zeigt den
Treibstoffverbrauch
in BC bzw. Kanada.
Nunavut und die
Nordwest-
Territorien sind
nicht mitgezählt,
weil von dort Daten**

**aus den frühen
Jahren fehlen,
bevor Nunavut
gegründet worden
war. (*Datenquelle*)**

**Das sieht zwar
interessant aus,
gestattet aber noch
keine Einsicht in
die subtilen
Änderungen Jahr für
Jahr. Dafür müssen**

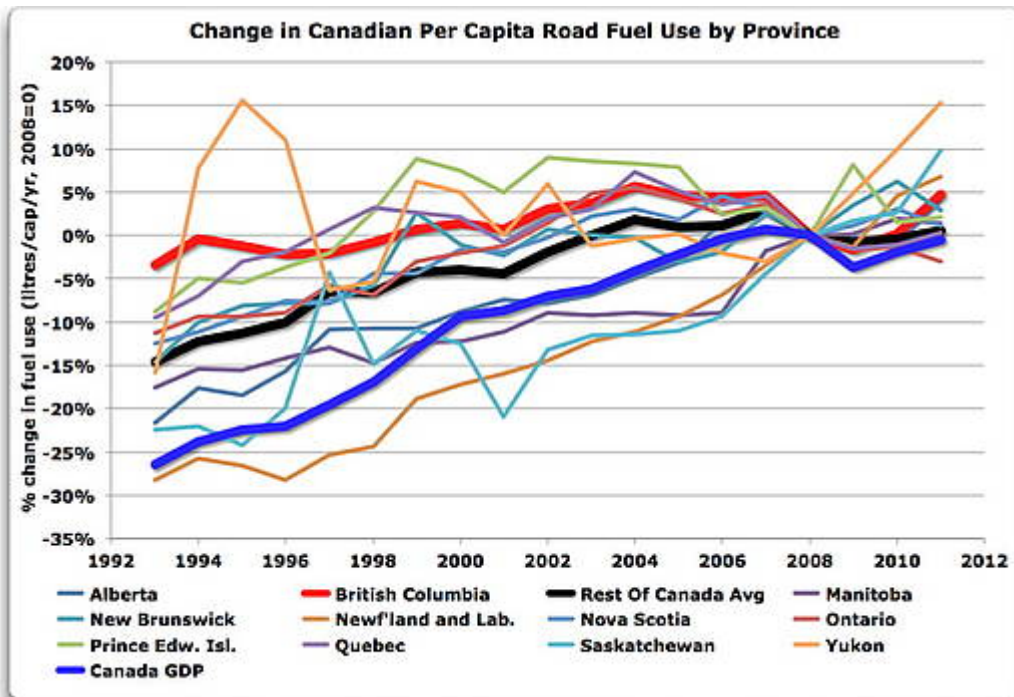
**wir auf die
Änderungen der
Prozentanteile
hinsichtlich der
Emissionen pro
Provinz, um zu
erkennen, wo der
Verbrauch steigt
und wo er fällt.**

**Wenn man sich die
prozentualen
Veränderungen von**

**irgendwas anschaut,
lautet die erste
Frage, *welchen
Startpunkt* man als
Ausgangspunkt für
die prozentuale
Veränderung nimmt.
Weil die Steuer im
Jahre 2008
eingeführt worden
ist, habe ich jenes
Jahr als Startpunkt**

**gewählt. Abbildung
2 zeigt das
Ergebnis, und
angesichts der
Behauptungen der
Befürworter dieser
Steuer ist das
Ergebnis ziemlich
komisch ... außer man
lebt in BC. Ich
denke, wenn man
Ziel des Witzes**

**ist, verliert
dieser seine Komik.
Wie auch immer,
hier folgt die
prozentuale
Änderung im Pro-
Kopf-Verbrauch von
Benzin und Diesel
auf Autobahnen.**



**Abbildung 2:
Prozentuale
Änderung des
Treibstoffverbrauch
s mit dem Jahr 2008
als Startpunkt. Die
blaue Linie zeigt**

**die
korrespondierende
prozentuale
Änderung im
wirklichen
(inflationbereinig-
ten)
Bruttoinlandsproduk-
t in Kanada. 2011
ist das letzte
Jahr, in dem in
StatCan Daten**

vorliegen.

Das erste, was auffällt, ist ein Phänomen, das ich auch in meinen Analysen der Fahrgewohnheiten in den USA gefunden habe – die Amerikaner fahren mehr in guten wirtschaftlichen

**Zeiten und weniger
in schlechteren
Zeiten. Ähnlich ist
es beim
Treibstoffverbrauch
sowohl in BC als
auch in Gesamt-
Kanada. Der Verlauf
war ähnlich der
nationalen
ökonomischen Lage.**

Danach fiel mir

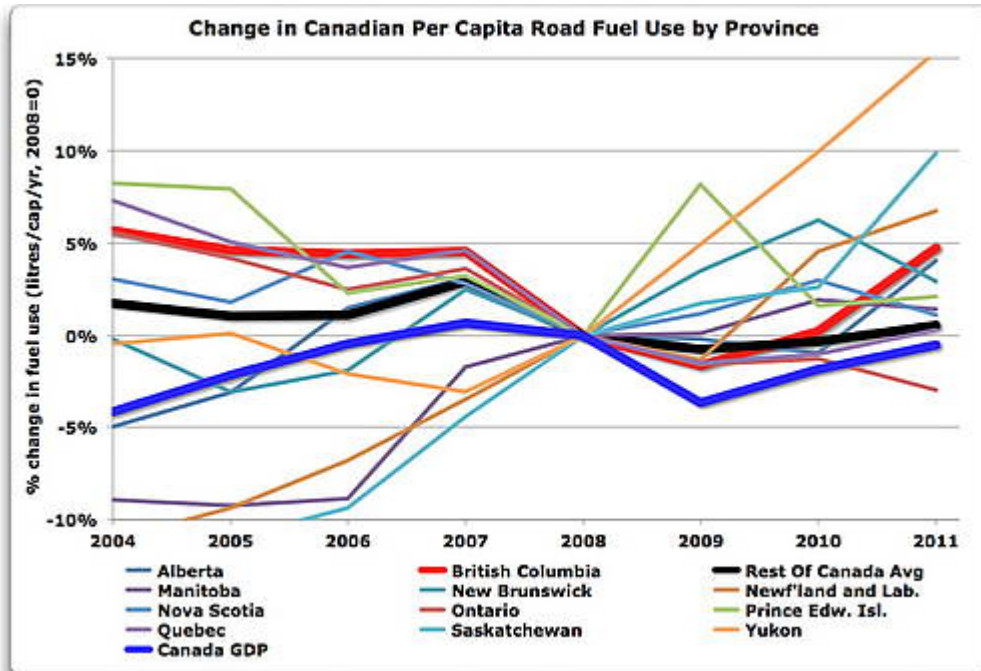
**auf, dass es in BC
von 1993 bis 2008
den geringsten
Zuwachs im
Treibstoffverbrauch
auf Autobahnen
gegeben hatte,
verglichen mit
allen anderen
Provinzen.**

**Als nächstes sind
die Änderungen des**

**Autobahnen-
Treibstoffverbrauch
s nach Einführung
der Steuer
interessant.**

**Abbildung 3 zeigt
einen vergrößerten
Ausschnitt von
Abbildung 2 und
stellt die jüngste
Periode von 2004
bis 2011 in den**

Mittelpunkt stellt.



**Abbildung 3:
Vergrößerter
Ausschnitt von
Abbildung 2, die
die Änderungen im**

**Straßen-
Treibstoffverbrauch
nach Einführung der
Steuer zeigt. Die
kohlenstoffbasierte
Energiesteuer in BC
war 2008 eingeführt
worden.**

**Also ... genau wie im
übrigen Kanada
(dicke schwarze
Linie) ging der**

**Treibstoffverbrauch
in BC von 2004 bis
2008 zurück, als
die Steuer
eingeführt worden
ist ... außer dass
der Rückgang
schneller erfolgte
als im nationalen
Mittel.**

**Und auch wie im
übrigen Kanada**

**erreichte der
Treibstoffverbrauch
in BC im Jahr 2009
seinen Tiefpunkt,
also im Jahr nach
Einführung der
Steuer. Ich kann
nur vermuten, dass
dies mit der blauen
Linie
zusammenhängt, die
das reale**

Bruttoinlandsprodukt von Kanada repräsentiert.

Und genau wie im übrigen Kanada ist der Straßen-Treibstoffverbrauch in BC bis zum Ende der Aufzeichnung wieder gestiegen ... außer dass der Anstieg schneller

**erfolgt ist als im
nationalen Mittel.**

**Das also ist der
Witz des Ganzen:
Von 2004 bis zum
Steuerjahr 2008
zeigte der Straßen-
Benzinverbrauch in
BC die schnellste
Abnahme des
Treibstoffverbrauch
s im Land. Der**

Verbrauch fiel dreimal so stark wie im restlichen Kanada während dieses Zeitraumes. Das war vor der Steuer.

Nach Einführung der Steuer setzte sich der Rückgang fort, aber nur für ein Jahr. Das gilt auch

**für das übrige
Kanada und die USA.
Dies zeigt, dass
der Rückgang seine
Ursache zumindest
teilweise in den
globalen
wirtschaftlichen
Schwierigkeiten
hat.**

**Und seit 2009 zeigt
BC zusammen mit dem**

**Yukon-Territorium
und
Neufundland/Labrado
r den stärksten
Anstieg des
Treibstoffverbrauch
s im Lande. Der
Autobahn-
Benzinverbrauch
seit 2009 stieg in
BC viermal
schneller als im**

übrigen Kanada.

**Und schließlich ist
der Straßen-
Energieverbrauch
seit 2008, also
seit der Einführung
der Steuer, in BC
gestiegen, nicht
gefallen. Und nicht
nur das, seit
Einführung der
Steuer ist der**

Verbrauch in BC am viertschnellsten im Vergleich mit allen anderen Provinzen gestiegen.

Kann man sagen, dass die kohlenstoffbasierte Energiesteuer den Treibstoffverbrauch in BC beeinflusst hat? Nein, denn wir

**haben ja nur den
Straßen-
Treibstoffverbrauch
betrachtet ... aber
der Verbrauch auf
den Autobahnen in
BC hat sich sicher
nicht geändert.
Nun, das stimmt
nicht ganz.**

**Vor der Steuer ging
der Pro-Kopf-**

**Verbrauch von
Starßen-Treibstoff
in BC schneller
zurück als in fast
allen anderen
Provinzen.**

...

**Nach der Steuer war
dieser Verbrauch in
BC schneller
gestiegen als in**

**fast allen anderen
Provinzen.**

...

**Also – ja, ich
würde sagen, dass
ich unrecht hatte;
die Steuer *hatte*
einen Einfluss auf
den Straßen-
Treibstoffverbrauch
in BC ... aber**

**wahrscheinlich
nicht den, den die
Befürworter
erwartet hatten.**

**P. S. Man erinnere
sich daran, dass
die Befürworter den
Rückgang des
Benzinverbrauchs
auf Autobahnen in
BC in höchsten
Tönen gepriesen**

**hatten ... warum bin
ich nicht zu diesem
Ergebnis gekommen?
Warum zeigt sich
bei mir eine
Zunahme?**

**Nun, weil ich den
gesamten, auf den
Autobahnen
verbrauchten
Treibstoff gezeigt
habe, nicht nur den**

**von Benzin. Und
obwohl es eine
kleine Abnahme des
Benzinverbrauchs in
BC gegeben hatte,
gab es einen
größeren Zuwachs
beim
Dieselverbrauch.
Als Ergebnis ist
der Straßen-
Treibstoffverbrauch**

**in BC nicht 7,3%
geringer als im
übrigen Kanada, wie
sie es glauben
machen wollen,
indem sie die
Zahlen für den
Dieselverbrauch
einfach weglassen –
der Verbrauch ist
in BC um 4,2%
stärker gestiegen**

**als im übrigen
Kanada. Wie ich
sagte, es zahlt
sich aus,
misstrauisch
gegenüber
Statements von
solchen Leuten zu
sein, engstirnige
Fanatiker.**

**P.P.S. In meinem
obigen Beitrag zur**

**kohlenstoffbasierte
n Energiesteuer in
BC sagte ich, dass
ich (das Fehlen
von) Vorteilen, die
Kosten und die
Folgen der Steuer
diskutieren wollte.
Jener Beitrag
zeigte, dass der
größte mögliche
Vorteil der BC-**

**Steuer eine
Abkühlung um drei
Tausendstel Grad
nach fünfzig Jahren
war. In diesem
Beitrag geht es um
die kuriosen Folgen
der Steuer, nämlich
um die Tatsache,
dass der Autobahn-
Treibstoffverbrauch
(Benzin plus**

**Diesel) vor der
Steuer
zurückgegangen und
nach deren
Einführung
gestiegen war, und
zwar stärker als im
übrigen Kanada.**

Link:

<http://wattsupwiththat.com/2013/07/12/fuel-on-the->

**highway-in-british-
pre-
columbia/#more-8972
8**

**Alles übersetzt von
Chris Frey EIKE**