

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

geschrieben von Willis Eschenbach | 2. August 2013

<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 CO<sub>2</sub> die globale Temperatur, und die Temperaturänderung für jede Verdoppelung des CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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, CO<sub>2</sub> zu

emittieren. Das CDIAC [Carbon Dioxide Information Analysis Center] hat Daten sowohl für Kanada als auch für die Welt, die die CO<sub>2</sub>-Emissionen seit 1750 zeigen. Und da für ein gegebenes Land die CO<sub>2</sub>-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 virtuosen 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 CO<sub>2</sub>-Gehalt weiterhin steigen infolge der konstant sich fortsetzenden Emission der im Jahr 2008 emittierten CO<sub>2</sub>-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  
kohlenstoffbasiert**

**en 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  
kohlenstoffbasiert  
en 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**

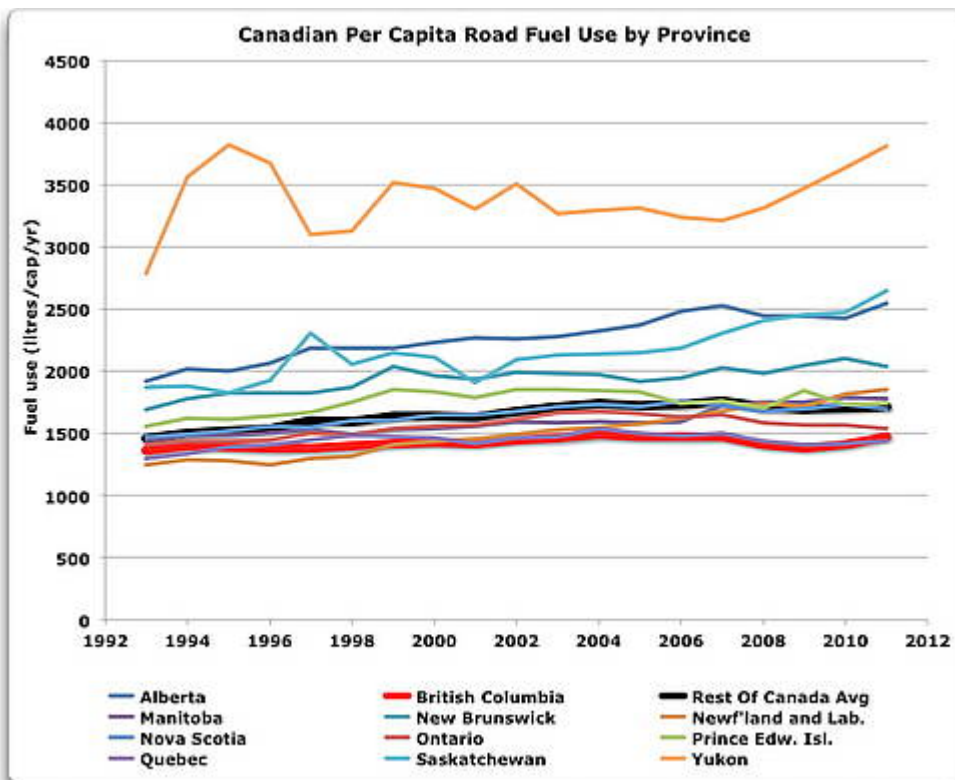
**Auswirkungen  
darauf hat, wie  
die Menschen in  
den gefrorenen  
Norden fahren.  
Statistics Canada  
hat eine  
ausgezeichnete  
Website, von der  
ich die meisten  
meiner Daten  
hinsichtlich des**

**Treibstoffverbrauch  
s 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  
landwirtschaftlich  
e Geräte auf den  
Äckern zu  
betreiben. (Man**

**beachte, dass die  
Kohlenstoffsteuer  
auch für  
Treibstoffverbrauc  
h 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**

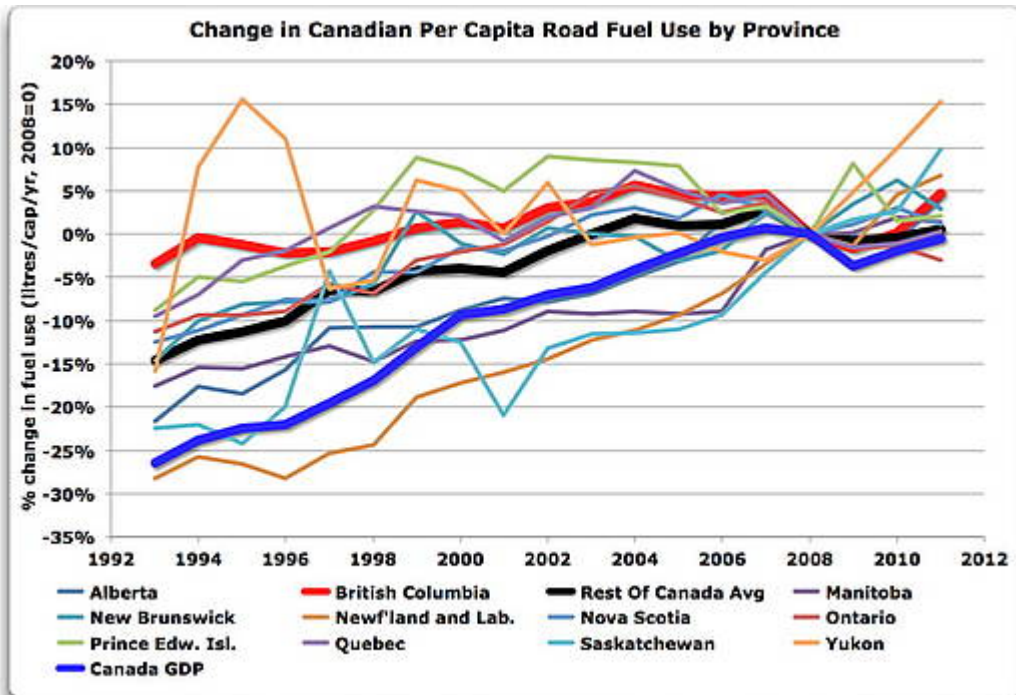
**Veränderungen von  
irgendwas  
anschaut, lautet  
die erste Frage,  
*welchen Startpunkt*  
man als  
Ausgangspunkt für  
die prozentuale  
Veränderung nimmt.  
Weil die Steuer im  
Jahre 2008  
eingeführt worden**

**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  
Treibstoffverbrauchs  
mit dem Jahr  
2008 als**

**Startpunkt. Die  
blaue Linie zeigt  
die  
korrespondierende  
prozentuale  
Änderung im  
wirklichen  
(inflationbereini-  
gten)  
Bruttoinlandsprodu-  
kt 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  
Treibstoffverbrauc  
h sowohl in BC als  
auch in Gesamt-  
Kanada. Der  
Verlauf war**

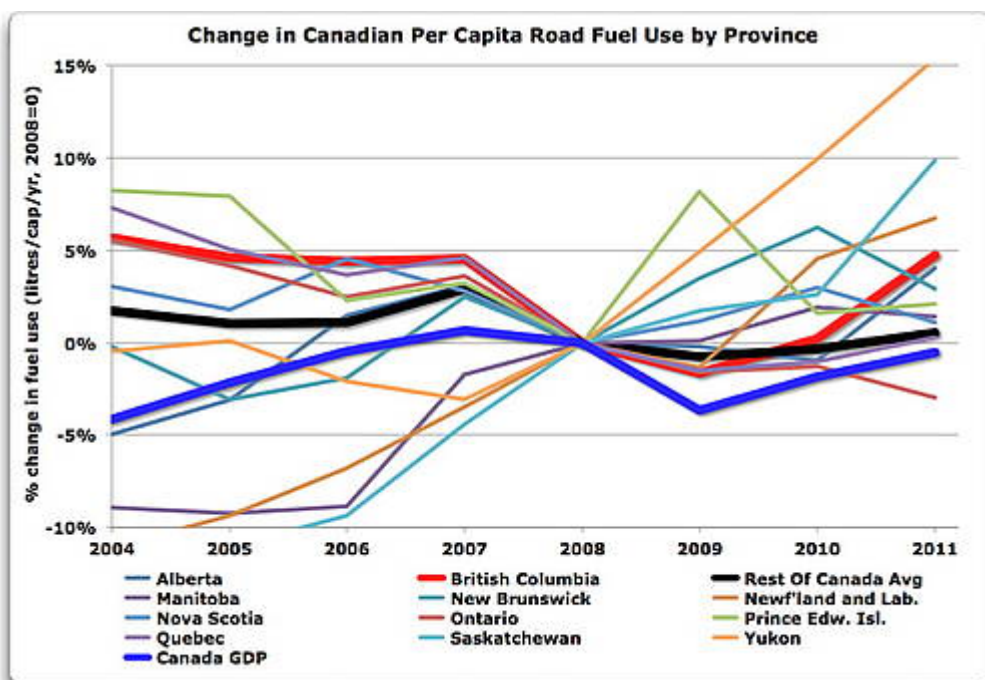
**ähnlich der  
nationalen  
ökonomischen Lage.  
Danach fiel mir  
auf, dass es in BC  
von 1993 bis 2008  
den geringsten  
Zuwachs im  
Treibstoffverbrauch  
auf Autobahnen  
gegeben hatte,  
verglichen mit**

**allen anderen  
Provinzen.**

**Als nächstes sind  
die Änderungen des  
Autobahnen-  
Treibstoffverbrauc  
hs 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-  
Treibstoffverbrauc  
h nach Einführung  
der Steuer zeigt.  
Die  
kohlenstoffbasiert  
e 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  
Treibstoffverbrauc  
h 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**

**h 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  
Treibstoffverbrauc  
hs 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/Labrador den stärksten**



**Anstieg des  
Treibstoffverbrauc  
hs 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**

**kohlenstoffbasiert**

**e 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-  
Treibstoffverbrauc  
h 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-  
Treibstoffverbrauc  
h 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  
kohlenstoffbasiert**

**en 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://wattsupwith>**

**that.com/2013/07/12/fuel-on-the-highway-in-british-pre-columbia/#more-89728**

**Alles übersetzt  
von Chris Frey  
EIKE**