

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 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 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 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
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).**

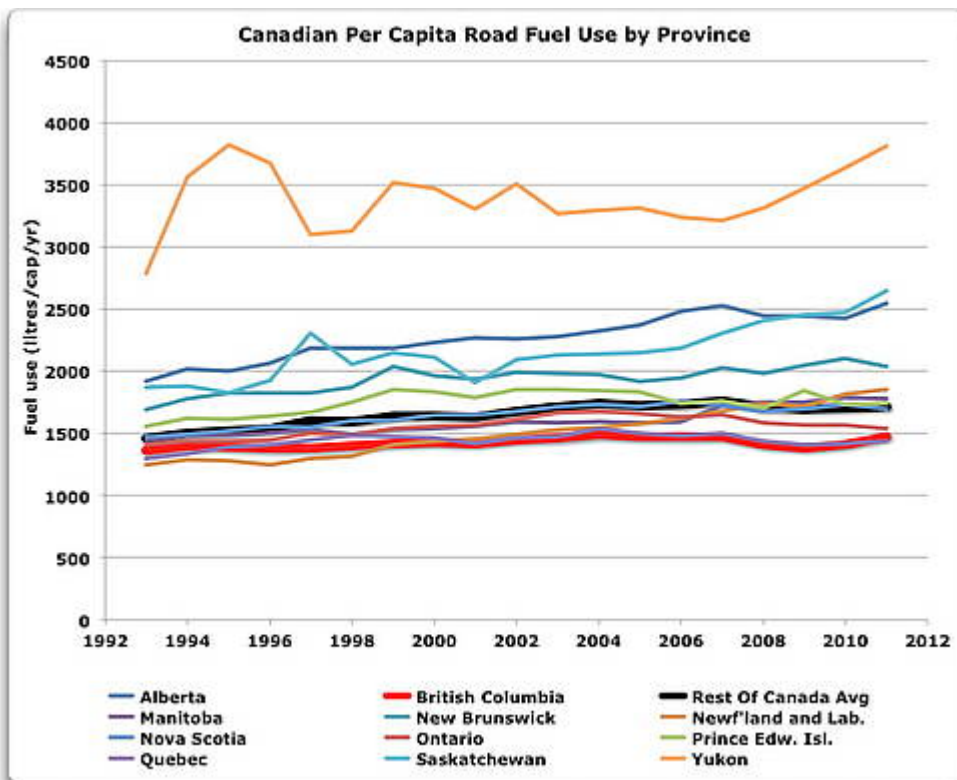


Abbildung 1: Pro-Kopf-Verbrauch von Benzin und Diesel in Kanada, unterteilt nach Provinzen. Nur Treibstoffe auf

**Autobahnen wurden
gezählt. Die dicke
rote bzw. blaue
Linie zeigt den
Treibstoffverbrauc
h 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**

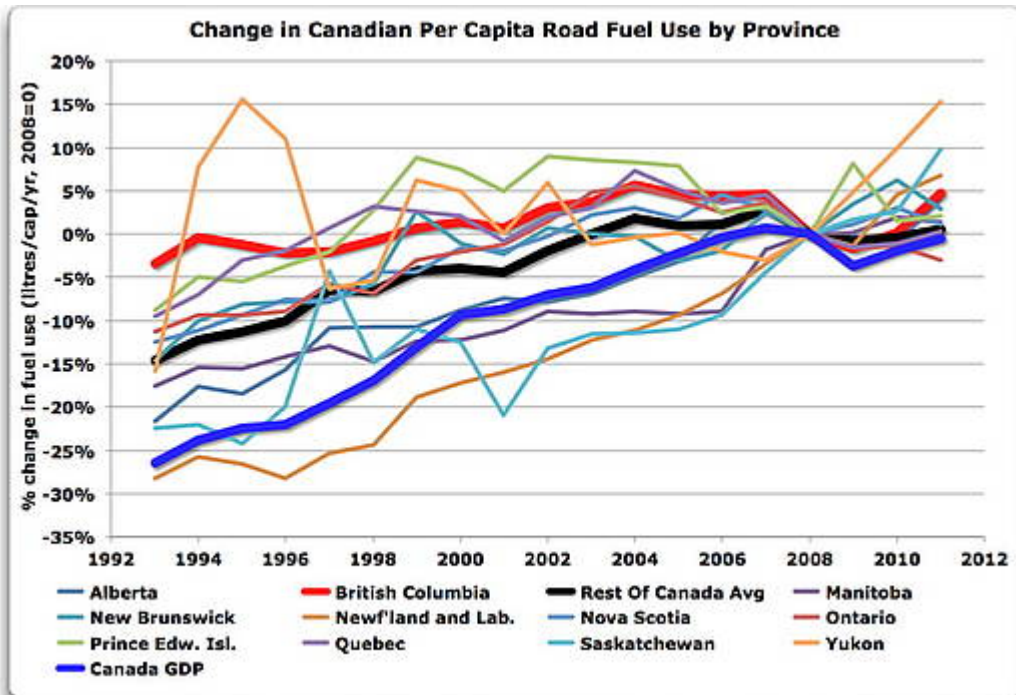
**für Jahr. Dafür
müssen wir auf die
Änderungen der
Prozentanteile
hinsichtlich der
Emissionen pro
Provinz, um zu
erkennen, wo der
Verbrauch steigt
und wo er fällt.
Wenn man sich die
prozentualen**

**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**

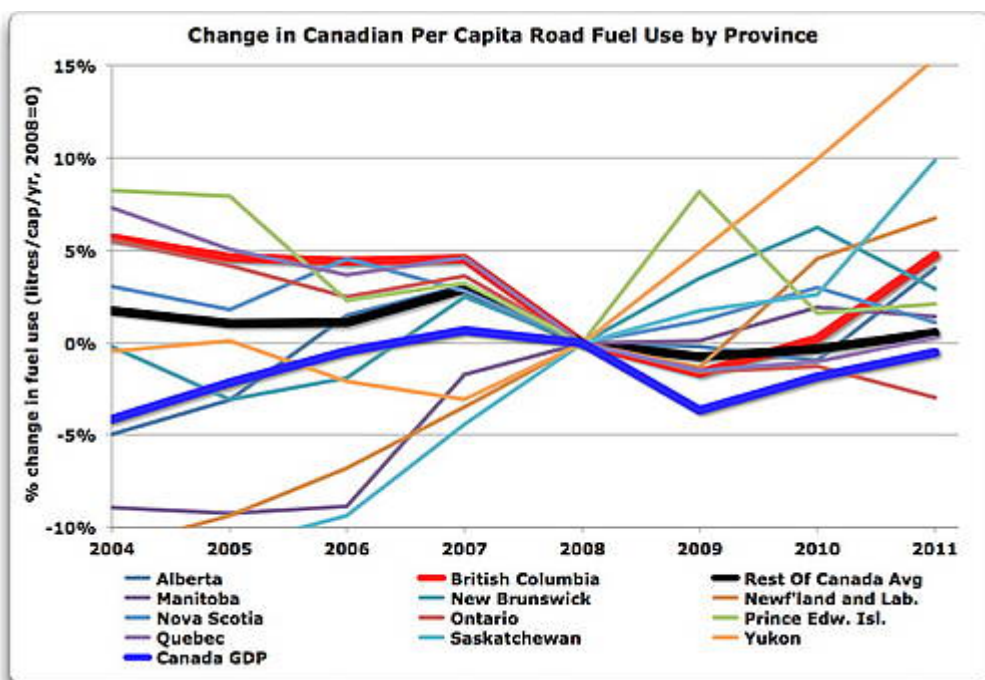
**ähnlich der
nationalen
ökonomischen Lage.
Danach fiel mir
auf, dass es in BC
von 1993 bis 2008
den geringsten
Zuwachs im
Treibstoffverbrauch
auf Autobahnen
gegeben hatte,
verglichen mit**

**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**