

Vorstoß gegen Kohlenwasserstoffautos zeigt Verachtung für das ländliche Amerika und die Entwicklungsländer

geschrieben von Chris Frey | 30. September 2022

Duggan Flanakin

[Auch diesen Beitrag kann man wohl ziemlich genau auf unsere Verhältnisse übertragen! A. d. Übers.]

Amerikas große Autokonzerne, weniger als 15 Jahre nachdem sie nach der [Clinton-Bush-Rezession](#) von 2008 vor dem Bankrott gerettet wurden, verraten das amerikanische Volk aus Gier nach Regierungs-[Steuer]geldern und -gunst. Ihre „Netto-Null“-Pläne – in Verbindung mit den globalistischen Diktatoren und der Biden-Administration – beinhalten die Beseitigung einer riesigen Anzahl von Arbeitsplätzen und die Zerstörung wichtiger Segmente der US-Wirtschaft.

Der demokratische Kongress hat dem amerikanischen Volk Steuern [aufgelegt](#), um den Kauf von Elektrofahrzeugen durch wohlhabende, politisch korrekte Institutionen zu subventionieren, darunter Autovermietungen, Regierungsbehörden und andere Einrichtungen, die in großen Mengen kaufen. Unterdessen planen die [Autobauer](#), Autohäuser, Ethanolproduzenten und Autoteilehändler praktisch zu eliminieren und die Zahl der Automechaniker drastisch zu verringern.

Die American Automobile Association ([AAA](#)) beleidigt die große Mehrheit ihrer Mitglieder und behauptet scheinheilig, dass der Besitz eines Fahrzeugs, egal ob elektrisch oder gasbetrieben, eine persönliche Entscheidung ist. Aber hat die AAA vergessen(?), dass uns die „Wahl“ von der Regierung in Absprache mit den Kreditgebern und der Autoindustrie selbst schnell abgenommen wird?

Der kürzlich verabschiedete (und lächerlich benannte) [Inflation Reduction Act](#) ist mit seiner Steuergutschrift in Höhe von 7.500 Dollar für Käufer von Elektrofahrzeugen, Plug-in-Hybriden und Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeugen (4.000 Dollar für Gebrauchtfahrzeuge) von Januar 2023 bis Dezember 2032 eine ungeheure Bestechung für wohlhabende, meist städtische Amerikaner. *Für den Austausch von Batterien gibt es offenbar keine Steuergutschriften.*

Diese Gutschriften sind auf in den Vereinigten Staaten „hergestellte“ Fahrzeuge beschränkt, und es gibt Einkommens- und Kostenbeschränkungen. Durch diese üble Umgehung des Marktes wird die Macht an diejenigen abgetreten, die den Zugang zu Elektrizität kontrollieren, und *die Wahlmöglichkeiten des Einzelnen werden eingeschränkt*. Sie zerstört auch

die [Herstellung](#) und den Verkauf von Ethanol, eine wichtige Industrie im ländlichen Mittleren Westen. *Es gibt keine Steuergutschriften für Landwirte*, die eine wichtige Quelle ihres Jahreseinkommens verlieren werden.

In der Zwischenzeit hat die Ford Motor Co. ihren Händlern [mitgeteilt](#), dass sie keine Elektrofahrzeuge mehr verkaufen dürfen, wenn sie sich nicht bereit erklären, in regelmäßige Schulungen zu investieren, eine Ladeinfrastruktur zu installieren, ihr physisches und digitales Verkaufserlebnis zu verbessern und nicht verhandelbare Preise online zu veröffentlichen. Ford möchte die Händler ganz abschaffen, muss aber warten, bis seine Lobbyisten staatliche Gesetze kippen können, die den Verkauf von Fahrzeugen über Händler vorschreiben.

Ford möchte den Verkauf zu 100 Prozent online abwickeln und entlässt die Direktvertriebspartner, die die Marke Ford im letzten Jahrhundert aufgebaut haben. Das Ziel ist „kein Lagerbestand ... und 100 Prozent Fernabholung und -lieferung“. Langjährige Händler werden gezwungen sein, nur noch Reparaturen durchzuführen. Es ist wahrscheinlich, dass die schrumpfende Zahl der Werkstätten auch keine Teilelager haben darf.

Falls es wirklich so kommt, müssen alle Reparaturen warten, bis die Teile eintreffen, was die Ausfallzeit für die Fahrzeugbesitzer verlängert und die Gesamtkosten (einschließlich Mietwagen) für die Reparatur erhöht. Besitzer von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor (internal combustion engine ICE) stehen wahrscheinlich vor ähnlichen Problemen mit Ersatzteilen und Reparaturen. Und es ist nicht undenkbar, dass ein neues staatliches (oder weltweites) Mandat alle ICE-Fahrzeuge aus dem Verkehr ziehen wird.

Ford ist nicht der einzige Schuldige bei diesem zwangsweisen, undemokratischen Marsch in Richtung Utopie. Während die Cadillac- und Buick-Sparten von General Motors den Händlern, die nicht willens oder in der Lage sind, das für die vollständige Wartung von Elektrofahrzeugen erforderliche Geld auszugeben, den Rückkauf anbieten, dürfen die Händler, die das Angebot annehmen, nur noch Chevrolets verkaufen. (Wir vermissen immer noch Pontiac und Oldsmobile.)

Chevy hat sich bereits 2017 dazu verpflichtet, seine Flotte auf voll elektrische Fahrzeuge [umzustellen](#), hat aber kürzlich [angekündigt](#), dass es vorerst weiterhin einige ICE-Fahrzeuge verkaufen wird. Auch [Chrysler](#) plant, bis 2028 komplett auf Elektrofahrzeuge umzustellen. Auch die großen japanischen [Autohersteller](#) wollen innerhalb des nächsten Jahrzehnts auf Elektroautos umsteigen (mit Ausnahme von [Toyota](#), das wohl immer noch der Meinung ist, dass die Käufer eine Wahl haben sollten).

Diese Abkehr von den zuverlässigen, bewährten Verbrennungsmotoren ist für Amerikaner auf dem Land, für Menschen, die in sturmgefährdeten Gebieten leben, und für alle, die über Land fahren, nicht sinnvoll. Landwirte können ihre Traktoren heute mit Biodiesel betreiben, der

direkt an der Straße hergestellt wird, und mit ihren 20 Jahre alten Pickups in weit entfernte Städte fahren, um Lebensmittel und Vorräte zu besorgen. Wirbelstürme, Erdbeben und andere natürliche und vom Menschen verursachte Störungen können die Stromversorgung in großen Gebieten tagelang lahm legen.

Noch weniger Sinn machen diese Entscheidungen für die Bürger von Entwicklungsländern, deren Stromnetze lückenhaft (wenn überhaupt vorhanden) und Jahrzehnte von den heutigen Standards der Ersten Welt entfernt sind. Wie lädt man ein Elektroauto auf, wenn es keinen Strom gibt? Oder wenn der Strom nur ein paar Stunden am Tag eingeschaltet ist? Oder wenn es nur ein paar öffentliche Steckdosen gibt? Oder wenn es keine EV-fähigen Abschleppwagen oder teure, risikoreiche (z.B. durch Brände und Diebstahl) Reparaturwerkstätten gibt? Oder sollten Afrikaner vielleicht gar keine Autos haben?

Gibt es niemanden, der sich noch an das arabische [Ölembargo](#) von 1979 erinnert, das die Schwäche aufzeigte, sich auf eine einzige Energiequelle zu verlassen, um eine große Nation zu versorgen? Nachdem sich die Preiskontrollen von Präsident Nixon als kontraproduktiv erwiesen hatten, förderte [Präsident Ford](#) mit wenig Erfolg die Ausweitung der Nutzung von Kohle und Kernenergie sowie die Entwicklung von synthetischen Brennstoffen und Schieferöl.

Das Ziel war damals, unsere nationale Abhängigkeit von Energieimporten zu verringern, aber erst unter der Trump-Administration erreichten die USA eine tatsächliche [Energieunabhängigkeit](#). Und mit einem einzigen Federstrich begann Präsident Biden den Prozess, die Abhängigkeit von in China hergestellten EV-Batterien, Solaranlagen und sogar Windturbinen zu erzwingen, während er systematisch daran arbeitete, die Öl- und Gasindustrie unseres Landes zu zerstören (als Fortsetzung von Präsident Obamas Krieg gegen die Kohle).

Bis heute hat es keine nationale – oder internationale – Debatte über die Bereitschaft der Autofahrer (oder derjenigen, die sich nach einem Fahrzeug zum Fahren sehnen) gegeben, sich diesem beschleunigten, erzwungenen Übergang (sic) zum reinen Elektroantrieb zu unterwerfen. Es gibt keine Diskussion über die Logistik zur Durchführung dieser wahrscheinlich unklugen zwangsweisen Einschränkung der menschlichen Freiheiten. Sie ist nicht erlaubt, weder im Kongress, noch in den Medien, noch in den Vorstandsetagen der Unternehmen. Es wird alles hinter verschlossenen Türen auf Anordnung gemacht.

Es gibt viel zu viele Fragen, die auf den Entscheidungsebenen von Regierung und Industrie noch gestellt, geschweige denn beantwortet werden müssen, als dass diese Globalisten der ganzen Welt eine unbewiesene, unsichere Technologie aufzwingen könnten, deren Lieferketten bereits überlastet sind und die für viele ihrer Rohstoffe auf Sklavenarbeit angewiesen ist. Es gibt überhaupt keine Antworten darauf, warum – wenn E-Fahrzeuge so wunderbar sind – überhaupt Gebote

und Verbote notwendig sind.

Es ist noch gar nicht so lange her, dass Lastwagenfahrer in Kanada von der Trudeau-Regierung angegriffen wurden, weil sie es gewagt hatten, gegen die drakonischen COVID-19-Schließungen und -Vorschriften zu protestieren. Die bloße Verlegung von 50 Grenzgängern von Texas über Florida nach Martha's Vineyard hat bei den ehemaligen „Sanctuary City“-Führern zu schweren Nervenzusammenbrüchen geführt.

Stellen Sie sich vor, 200 Millionen Besitzer von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor (oder auch nur 2 Millionen) würden sich zusammenschließen, um gegen die unverschämten, undurchführbaren, antidemokratischen und bankrotten Vorschriften zu kämpfen, mit denen alle in Elektrofahrzeuge gezwungen werden sollen, die sich die meisten nicht leisten können und wollen, und mit denen Milliarden von Autofahrern vom Verkehr ausgeschlossen werden!

Aber wo soll man anfangen?

Autor: [Duggan Flanakin](#) is the Director of Policy Research at the Committee For A Constructive Tomorrow. A former Senior Fellow with the Texas Public Policy Foundation, Mr. Flanakin authored definitive works on the creation of the Texas Commission on Environmental Quality and on environmental education in Texas. A brief history of his multifaceted career appears in his book, „Infinite Galaxies: Poems from the Dugout.“

Link:

<https://www.cfact.org/2022/09/24/push-against-oil-cars-shows-contempt-for-rural-america-and-the-developing-world/>

Übersetzt von [Christian Freuer](#) für das EIKE