

Mr. Bean hatte recht – ebenso wie Toyota

geschrieben von Chris Frey | 21. Februar 2024

[Duggan Flanakin](#)

Als der Auto-Enthusiast Rowan Atkinson – Mr. Bean für seine Fans – im vergangenen Juni im Guardian schrieb, dass es „gute ökologische Gründe“ gebe, „warum es besser sein könnte, sein altes Benzinauto zu behalten, als ein Elektroauto zu kaufen“, wurde er als Umweltverräter beschimpft.

Atkinson fügte hinzu: „Wir erkennen, dass eine breitere Palette von Optionen erforscht werden muss, wenn wir die sehr ernstesten Umweltprobleme richtig angehen wollen, die unser Gebrauch des Autos verursacht hat.“ Dazu gehören seiner Ansicht nach Wasserstoff-Brennstoffzellen und synthetische Kraftstoffe, welche die Lebensdauer älterer Fahrzeuge verlängern würden, auch wenn die Regierungen deren Verschrottung fordern.

Atkinson, der einen Bachelor-Abschluss in Elektrotechnik und Elektronik und einen Master-Abschluss in Steuerungssystemen hat, forderte die Briten auf, die Treibhausgas-Emissionen bei der Herstellung von Elektrofahrzeugen in einem größeren Zusammenhang zu betrachten und den gesamten Lebenszyklus von Kraftfahrzeugen zu bewerten.

Mit einer Prise gesundem Menschenverstand merkte Atkinson an, dass eine so frühzeitige Förderung von Elektroautos, die erhebliche Mängel aufweisen, zu „Millionen überfrachteter Elektroautos mit schnell veraltenden Batterien“ führen wird. Technologische Entwicklungen mit Wasserstoff und synthetischen Kraftstoffen, die bestehende Verbrennungsmotoren antreiben können, könnten sich langfristig als die bessere Lösung erweisen. Aus einem Grund könnten die Besitzer der weltweit 1,5 Milliarden ICE-Fahrzeuge diese weiterhin nutzen.

Weil er seine Erkenntnisse mitteilte, wurde Atkinson sofort von bissigen Reportern und EV-„Experten“ angefeindet. Simon Evans, stellvertretender Redakteur von Carbon Brief, warf Atkinson vor, dass er sich nicht an die eigenen „Beweise“ von Carbon Brief aus den vergangenen Jahren halte, die besagen, dass E-Fahrzeuge die „Treibhausgas-Emissionen“ über den gesamten Lebenszyklus hinweg um zwei Drittel reduzieren, und bezeichnete E-Fahrzeuge als „einen wesentlichen Bestandteil der Bekämpfung der Klima-Krise“.

Wie kann er es wagen?

[Michael Coren](#) porträtierte Atkinson in der Washington Post als einen Sonderling, der an seinem Benzinauto festhält, verspottete Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe als teuer und unpraktisch und verglich ICE-

Fahrzeuge mit Steckenpferden. Coren argumentierte, dass „es keine gute Idee ist, jedes Auto mit Wasserstoff zu betreiben“, deutete aber an, dass es eine sehr gute Idee sei, jeden Autofahrer zum Kauf eines Elektroautos zu zwingen.

Acht Monate später schlugen die Kritiker, die gehofft hatten, Atkinson als Troglodyten hinstellen zu können, angesichts des Zusammenbruchs des britischen Marktes für Elektroautos jedoch andere Töne an.

Mr. Bean was [condemned](#) in the House of Lords by the Green Alliance as “partly at fault for ‘damaging’ public perceptions” of EVs and as a dangerous enemy of Britain’s drive to Net Zero. *The Guardian*, which published Atkinson’s tome, was accused indirectly of failing to adhere to “high editorial standards around the Net Zero transition.”

[Translation: ONLY glowing reports on EVs are acceptable public speech.]

Mr. Bean wurde im Oberhaus von der Green Alliance als „mitschuldig an der 'schädlichen' öffentlichen Wahrnehmung“ von E-Fahrzeugen und als gefährlicher Feind des britischen Strebens nach Netto-Null [verurteilt](#). Der Guardian, der Atkinsons Werk veröffentlicht hat, wurde indirekt beschuldigt, sich nicht an die „hohen redaktionellen Standards im Zusammenhang mit der Net Zero-Umstellung“ gehalten zu haben.

(Übersetzung [des Autors]: AUSSCHLIESSLICH begeisterte Berichte über EVs sind akzeptable öffentliche Äußerungen).

Es kann nicht an den exorbitanten Kosten für die [Autoversicherung](#) für E-Fahrzeuge liegen, an ihrer Neigung, [Feuer](#) zu fangen und tagelang zu brennen, oder an den hohen Kosten und langen Wartezeiten für Ersatzteile und [Reparaturen](#) – oder an den langen Wartezeiten an den Ladestationen, um sich anzuschließen und darauf zu warten, dass die Ladung wenigstens bis zum nächsten Ziel reicht. Könnte es auch sein, dass es den Menschen unangenehm ist, sich an China zu [bereichern](#), während ihre eigenen Autofirmen vor dem Bankrott stehen? Nein – es ging darum, dass jemand öffentlich die überstürzte Elektrifizierung in Frage stellen konnte.

Auf der [anderen](#) Seite der Welt hat Toyota, das bei der Umstellung seiner Fahrzeugflotten von Verbrennungsmotoren auf reine Elektroautos hinter seinen Hauptkonkurrenten zurückgeblieben ist, auf dem Weg zu einem prognostizierten Nettogewinn von mehr als 30 Milliarden Dollar einen wahren Geldregen aus dem Verkauf von Hybridfahrzeugen erlebt. Während Ford bei dem Versuch, einen Markt für Elektrofahrzeuge zu schaffen, 4,7 Milliarden Dollar verloren hat und sein Nettogewinn auf nur 4,2 Milliarden Dollar gesunken ist, scheint Toyota jetzt in einer besseren finanziellen Verfassung zu sein als seine amerikanischen und europäischen Konkurrenten.

Vor über einem Jahr hatte der damalige Toyota-CEO Akio Toyoda [gewarnt](#), dass die Umstellung auf Elektroautos „länger dauern würde, als die Medien uns glauben machen wollen“. Ford, GM, Stellantis und viele andere

Autohersteller auf der ganzen Welt spielten den politischen und finanziellen Giganten in die Hände, während das Management von Toyota die Rhetorik beiseite schob, sich die Zahlen ansah und einen vernünftigen Ansatz für den sich entwickelnden Weltautomobilmarkt wählte.

Das Unternehmen verkaufte 2023 in den USA zwar 15.000 reine E-Fahrzeuge, aber auch 40.000 Plug-in-Hybride und mehr als 600.000 nicht aufladbare Hybride bei einem [Gesamtabsatz](#) von 2.248.477 Fahrzeugen in den USA, was einem Anstieg von 6 % gegenüber 2022 entspricht. Ford hat sein Ziel, bis 2023 jährlich 300.000 Elektrofahrzeuge zu produzieren, verfehlt und hat seine frühere Prognose von 2 Millionen Elektrofahrzeugen bis 2026 revidiert. Schlimmer noch: Ford rechnet nun damit, 2024 bis zu 5,5 Milliarden Dollar mit E-Fahrzeugen zu verlieren.

In Europa hat Volvo gerade [bekannt](#) gegeben, dass es die Unterstützung für sein bekanntestes Elektrofahrzeug Polestar zurückzieht und hofft, seine 48%ige Beteiligung zu verkaufen, möglicherweise an einen chinesischen Käufer. Nur wenige Tage zuvor hatte Polestar 450 Arbeitsplätze abgebaut, etwa 15 % der Belegschaft.

In Deutschland, dem größten europäischen Automarkt, wird für 2024 ein Rückgang der Elektroauto-Verkäufe erwartet, und Renault hat gerade seine Pläne zur Ausgliederung der Ampere-Elektroautos aufgegeben und macht dafür mangelndes Interesse von Investoren und einen Rückgang der Verkäufe verantwortlich.

Auch in Großbritannien stagnierte der Absatz von E-Fahrzeugen im Jahr 2023, die Preise für gebrauchte E-Fahrzeuge fielen drastisch und warfen Fragen nach ihrem Restwert auf. Selbst die EV-freundliche Schweiz [gibt zu](#), dass es mindestens 20 Jahre dauern wird, bis ihre Flotte vollständig elektrifiziert ist. Während EVs und Hybride heute etwa 30 % der Schweizer Neuwagenverkäufe ausmachen, machen diese Fahrzeuge weniger als 4 % der gesamten nationalen Flotte aus.

Auch die Öl- und Gasunternehmen haben die Botschaft verstanden. BP, das sich selbst einst als „Beyond Petroleum“ bezeichnete, wurde von einem aktivistischen [Investor](#) ermutigt, seine Investitionen in erneuerbare Energien zu reduzieren und sich wieder auf Öl und Gas zu konzentrieren. Ein wichtiger Grund dafür ist, dass die Investitionen in Öl und Gas in den letzten Jahren einen Aufschwung erlebt haben, während die Investitionen in erneuerbare Energien ins Stocken geraten sind. Bluebell Capital Partners behauptet, dass der Aktienkurs von BP aufgrund seines Engagements für erneuerbare Energien im Vergleich zu ExxonMobil und Chevron um 50 % unterbewertet ist.

Präsident Bidens Forderung, dass die USA seine Vorschriften für Elektroautos einhalten sollen, erhielt letzten Monat einen schweren Schlag, als der bisher größte Anbieter von Elektrofahrzeugen in den USA, der Autovermietungsriese Hertz ankündigte, alle 20.000 seiner

Elektroautos zu [verkaufen](#) und keine weiteren zu kaufen. Das Unternehmen begründete dies mit den hohen Reparaturkosten und der schwachen Nachfrage nach E-Fahrzeug-Vermietungen. Karl Bauer von iSeeCars.com stellte fest, dass die meisten Verbraucher bereits zögerten, ein Elektroauto zu kaufen, und sagte: „Die größere Auswirkung des Ausverkaufs der Hertz-Elektroautos ist der Imageschaden für die Technologie.“

Der fiktive Mr. Bean ist [bekannt](#) (und verehrt) für seine originellen und oft absurden Problemlösungen und seine völlige Rücksichtslosigkeit gegenüber anderen, während er sie löst, sowie für seine Kleinlichkeit und gelegentliche Boshaftigkeit. Hätte sich die britische Presse über Herrn Atkinson wegen eines Bean-ähnlichen Auftritts lustig gemacht, hätten die Propagandisten der Klimarettung ihn vielleicht erfolgreich ausgelacht.

Aber sie sind nicht in der Lage, ohne Spott zu lachen.

Der echte Mr. Atkinson vertritt, wie die Entscheidungsträger bei Toyota, eine vernünftige Weisheit wie „nicht alles auf eine Karte setzen“. Die Verlängerung der Lebensdauer bestehender Fahrzeuge, selbst mit den derzeit teuren Wasserstoff- oder synthetischen Kraftstoffen, ist weitaus besser für die Umwelt als ihre Verschrottung zugunsten von Elektrofahrzeugen, die [Dieselkraftstoff](#) für die Ladestationen benötigen.

Auch wenn es heißt, dass die Batterien von Elektrofahrzeugen bald kleiner, billiger und stärker sein werden, ist dieser Tag noch nicht gekommen. Ebenso wahrscheinlich ist es, dass die Kosten für Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe erheblich sinken werden und dass diese Kraftstoffe die vorhandenen ICE-Fahrzeuge antreiben können. Und vor allem: Wenn es wirklich einen „Klimanotstand“ gäbe, würden die Diplomaten militärische Konflikte schneller beenden und den Ansturm Chinas und Indiens auf den Bau von immer mehr Kohlekraftwerken stoppen (die natürlich zum Aufladen der Batterien von Elektrofahrzeugen benötigt werden).

Was Mr. Bean und Toyota der Welt wirklich sagen wollen ist, dass Vorschriften – also die Entscheidung der Regierung, was auf den Markt kommen darf und was nicht – und die damit einhergehenden enormen Subventionen (die in einem echten Notfall unnötig wären) im Krieg mit der Weisheit des Marktes stehen, der sich darauf verlässt, dass die Öffentlichkeit weiß, was für den Verbraucher das Beste ist.

This piece originally [appeared](#) at [RealClearEnergy.org](#) and has been republished here with permission.

Link:

<https://cornwallalliance.org/2024/02/mr-bean-was-right-and-so-was-toyota/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE

