
Toyota startet Wasserstoff-Offensive zur Olympiade 2020

Von Hans-Robert Richarz

Die nächsten Olympischen Sommerspiele, die vom 24. Juli bis zum 9. August 2020 in Tokio stattfinden werden, sollen für Japans größten Automobilkonzern einen bedeutenden Meilenstein darstellen. Das verkündete jetzt Alain Uyttenhoven, Präsident der Toyota Deutschland GmbH, während eines Empfangs beim Japanischen Generalkonsul Ryuta Mizuuchi in Düsseldorf: „Mit der Kampagne ‚Start Your Impossible‘ hat für uns der Countdown begonnen. 2020 werden wir in Tokio die ganze Bandbreite unserer Innovationen zeigen können.“ Dabei soll Wasserstoff als Energieträger die Hauptrolle spielen.

Mehr als 100 Brennstoffzellenbusse werden zu den Spielen im Nahverkehr der japanischen Metropole im Einsatz sein. Zusätzlich wird den Athleten, Funktionären, VIPs und Gästen eine Flotte von 6000 Limousinen zur Verfügung stehen, die ihre elektrische Energie aus Brennstoffzellen beziehen, die aus Wasserstoff und Sauerstoff Strom produzieren. „Mit dieser Offensive setzen wir nicht nur erneut Maßstäbe“, meint Uyttenhoven, „sondern kommen dem Ziel, die fossil basierte Epoche durch Schaffung einer wasserstoffbasierten Gesellschaft abzulösen, einen großen Schritt näher.“

Wasserstoff soll dabei keineswegs dem Straßenverkehr alleine vorbehalten bleiben. Generalkonsul Mizuuchi erläuterte, wie das aussehen wird. Danach arbeiten Regierung und Wirtschaft im fernöstlichen Kaiserreich langfristig am Aufbau einer Wasserstoffgesellschaft. So soll zu Beispiel nach Abschluss der Olympischen und der Paralympischen Spiele das Olympische Dorf der Athleten bis 2024 in 5650 Wohnungen umgewandelt werden. Dort werden Hydrogen-Stationen eingerichtet, mit denen nicht nur Fahrzeuge mit Wasserstoff versorgt werden, sondern auch das ganze Viertel, indem der Wasserstoff über Pipelines geliefert wird.

In der Präfektur Fukushima - unrühmlich bekannt geworden durch den Kernkraftwerks-GAU 2011 – wird in Kürze ein Bauprojekt für die größte Wasserstoff-Produktionsanlage der Welt in Angriff genommen. In Zusammenarbeit von Firmen wie Toshiba, Tohoku-Electric, Iwatani und der NEDO (New Energy and Industrial Technology Development Organization) werden bei Fertigstellung der Anlage jährlich 900 Tonnen Wasserstoff mit Solarstrom hergestellt; womit man rund 10 000 Brennstoffzellenautos ein Jahr lang betreiben könnte.

Gleichzeitig sollen für den Verkehr innerhalb der kommenden Jahre 160 Wasserstofftankstellen in Japan entstehen, deren Zahl sich bis 2025 noch einmal verdoppeln soll. Uyttenhoven: „Wir werden 2020 zeigen, dass CO₂-freie Mobilität möglich sein wird, denn die zu den Olympischen Spielen notwendige Mobilität wird durch wasserstoff-basierte Antriebe ohne CO₂ oder andere Schademissionen erlebbar sein.“

Hier zu Lande ist schon heute der Toyota Mirai als Technik-Alternative erhältlich: Angetrieben von Wasserstoff, stößt er weder CO₂ noch andere Schadstoffe aus. Als Kraftwerk für die Stromversorgung seines 154 PS (113 kW) starken Elektromotors dient an Bord des Autos eine Brennstoffzelle. Als Emission entsteht dabei lediglich Wasserdampf. Einziger Wermutstropfen: Der Wagen kostet in der Basisausführung 78 600 Euro.

Was die Modellpalette für Normalverdiener angeht, kommt Toyota wohl die derzeit in Deutschland grassierende Diesel-Hysterie keineswegs ungelegen. In Europa will das Unternehmen den Verkauf von Selbstzündern auslaufen lassen und auch auf die

Weiterentwicklung der Dieseltechnik für Personenwagen einstellen. Stattdessen setzen die Japaner auf Elektrizität. Uyttenhoven, der zuvor vier Jahre lang Lexus Europe geleitet hatte und inzwischen auf seine ersten 100 Tage zurückblickt, in denen er als Präsident die Gesamtverantwortung von Toyota Deutschland trägt, freut sich besonders darüber, „dass jeder zweite neu in Deutschland zugelassene Toyota über einen Hybridantrieb“ verfügt. Beim RAV4 sowie bei Lexus würden sich schon heute über 90 Prozent der Kunden für diesen Antrieb entscheiden.

Die Toyota-Zukunft sieht er so: „Für jedes Mobilitätsbedürfnis brauchen wir das passende Angebot, weshalb sich unser Unternehmen zu einem Mobilitätsdienstleister wandeln wird.“ Als alleiniger Stromlieferant soll die Batterie aufgrund ihrer Reichweite vor allem dem Kurzstreckenverkehr vorbehalten bleiben. „Dies kann nur gelingen, wenn wir sorgsam mit Ressourcen umgehen“, sagt Uyttenhoven. Den Bedarf an seltenen Erden bei der Batterieproduktion gelte es zu verringern. Die Hybrid-Technologie gilt nach den Worten des Toyota-Deutschland-Chefs als ideal für die Mittel- und die Brennstoffzelle für die Langstrecke sowie für Lastwagen. „Der wasserstoffbetriebene Mirai ist heute kein Exot mehr. Er zeigt, dass diese Technologie voll alltagstauglich ist.“

Zurück zu den Olympischen Sommerspielen, für die sich die Organisatoren einen schonenden Umgang mit der Umwelt fest vorgenommen haben. Mit ihrer sprichwörtlichen Liebe zu Symbolik haben sie sich dafür entschieden, die Medaillen für die Olympioniken samt und sonders aus Recyclingmaterial herzustellen. Bleibt zu hoffen, dass auch die Athleten nur mit sauberen Mitteln kämpfen. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Toyota Mirai an einer Wasserstoff-Tankstelle.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota Brennstoffzellenbus.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



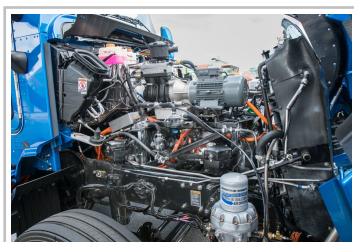
Brennstoffzellenfahrzeuge von Toyota: Mirai und Toyota 25 Fuel Cell Forklift.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Toyota-Gabelstapler mit Brennstoffzellenantrieb im Werk Motomachi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Konzeptfahrzeug: Kenworth Glider mit Brennstoffzellenantrieb von Toyota.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Alain Uyttenhoven.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota



Alain Uyttenhoven.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Toyota
