

## Ikea will weg von der grünen Wiese

Mini-Filialen eröffnen in Pankow und Potsdam

Kleine, kompakte Filialen ohne abgeschlossenes Warenlager, dafür mehr Zeit zum Ausschauen und für die Beratung – so könnte demnächst ein Ikea-Einkauf aussehen. In Pankow und Potsdam sollen nun zwei solcher „Planungsstudios“ entstehen, die auf 500 bis 1000 Quadratmetern jeweils nur einen kleinen Teil des Ikea-Sortiments abbilden. Ein herkömmlicher Ikea-Markt ist rund 25 000 Quadratmeter groß. Mit einer Eröffnung kann im Spätsommer gerechnet werden.

Die genauen Adressen der neuen Filialen wollte das Unternehmen noch nicht nennen. Neu gebaut werden musste hierfür nicht, es handelt sich um Bestandsgebäude. Leicht zu finden seien die freien Gewerbeflächen allerdings nicht gewesen, sagt Unternehmenssprecherin Nathalie Schmolz. Der Fokus liege auf der individuellen Beratung. „Wir möchten näher bei den Menschen sein und gehen deshalb ganz bewusst in die Innenstädte.“ Auch Kunden, die kein eigenes Auto haben, sollten somit verstärkt angesprochen werden. Vorgesehen ist, dass die meisten von ihnen vorher einen Termin vereinbaren, um ihre Küche oder Schrankkombination persönlich gestalten zu lassen. Für Laufkundschaft gibt es Beratungsplätze nur in begrenzter Zahl.

Bei der Standortwahl sei eine gute Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel entscheidend gewesen, sagte Schmolz. Daher wird auch auf ein eigenes Parkhaus in der Innenstadt verzichtet. Die Möbel müssen bei einem solchen Konzept selbstverständlich trotzdem aus einem externen Lager zu den Käufern geliefert werden. Aber auch hier möchte Ikea gern nachhaltiger werden. Bis 2025 soll die Lieferung vollkommen emissionsfrei ablaufen.

In Hamburg können sich Kunden bereits elektrische Lastenanhänger ausleihen, um die Einkäufe mit dem Fahrrad zu transportieren. In Freiburg wiederum gibt es die Möglichkeit, sich ein E-Auto zu leihen. Die neuen Mini-Filialen sind auch dem Trend zum Onlinehandel geschuldet. Im Jahr 2019 setzte Ikea in Deutschland insgesamt 494 Millionen Euro online um, rund 33 Prozent mehr als im Vorjahr. Der Anteil des Onlinegeschäfts am Gesamtumsatz betrug immerhin 9,4 Prozent, zwei Prozent mehr als 2018. Nach den Vorstellungen des Unternehmens soll sich der Kunde künftig im Studio inspirieren lassen, um dann – nach intensiver Beratung – im Internet die Bestellung abzuschließen. Nur ein kleiner Teil der Produktpalette kann nach wie vor aus der Filiale mitgenommen werden. „Mit den Planungsstudios sorgen wir für eine Verknüpfung zwischen Online- und Offline-Welt“, sagte Sprecherin Nathalie Schmolz.

Berlin ist eine von rund 40 Städten weltweit, in denen der Konzern neue Konzepte testet. Vorreiter in Deutschland war der Standort Hamburg-Altona, wo schon 2014 ein mittelgroßes Einrichtungshaus in der Fußgängerzone eröffnete. Die Kundenresonanz war positiv: Nun entstehen in ganz Deutschland etliche Innenstadtfilialen. In Berlin sieht Ikea noch Potenzial für drei bis fünf weitere Studios und einen etwas größeren XS-Store. Dieser bietet auf bis zu 10 000 Quadratmetern Fläche fast das gesamte Sortiment an, hat allerdings ebenfalls kein eigenes Warenlager oder ein Restaurant. Insgesamt rechnet Ikea mit bis zu 300 Mitarbeitenden an den neuen Standorten im Berliner Raum. **KAI GIES**



Der Beschleuniger. Bei der Schnellladesäule von ME Energy kommt der Strom – wie hier im Bild für den Tesla – nicht aus dem Netz, sondern direkt aus dem Charger. Das Start-up nimmt bald die Serienproduktion auf. Foto: Promo



## Die Turbolader

Der „Charger“ von ME Energy erzeugt schnell Strom für E-Autos. Zudem ist er klimaneutral – er wird mit Hilfe von Methanol produziert

VON CHRISTOPH M. KLUGE

S anft rollt der rote Tesla durch die Halle. Alexander Sohl hält an der Ladesäule und schließt das Kabel an. Der Strom für das Elektroauto kommt aber nicht aus dem Netz, sondern wurde direkt in der Ladesäule produziert. Geht es nach Alexander Sohl und Inès Adler, dann sollen solche Ladesäulen bald überall in Deutschland aufgestellt werden. Mit ihrer Firma ME Energy wollen sie die Elektromobilität beschleunigen. „Wir arbeiten mit daran, dass Mobilität in Zukunft emissionsfrei wird“, sagt Sohl selbstbewusst.

Die Investitionsbank des Landes Brandenburg (ILB) und zwei private Investoren ließen sich vom Konzept überzeugen. Gemeinsam investierten sie im vergangenen Jahr zwei Millionen Euro in das Start-up mit Sitz in Wildau. „Im nächsten Jahr startet die Serienproduktion“, sagt Adler. Zur Vorfinanzierung soll es in diesem Jahr noch eine weitere Finanzierungsrunde geben. „Vor sechs Monaten gab es hier nur eine leere Halle und uns



Die Gründer. Alexander Sohl und Inès Adler in ihrer Werkhalle. Foto: Thilo Rückels

beide“, sagt Inès Adler. Heute sind in dem 1000 Quadratmeter großen Raum bereits erste Produktionsmaschinen zu sehen. Und eine Tischtennisplatte, so viel Start-up-Charme muss wohl sein. Aktuell beschäftigt ME Energy elf Mitarbeiter aus verschiedenen technischen Berufen – vor allem Elektrotechniker, Informatiker und Maschinenbauer. Vermieter ist das „Zentrum für Luft- und Raumfahrt Schönefelder Kreuz“, das mehrere Tech-Unternehmen beherbergt. Auch

die Technische Hochschule Wildau ist nur wenige Minuten entfernt. Die Nähe zur Wissenschaft und „hochmotivierten, jungen Studierenden“ sei eine Bereicherung für ME Energy, sagt Sohl.

Der Markt für Elektrofahrzeuge wächst – allerdings langsamer als Industrie und Politik gehofft hatten. Laut Kraftfahrtbundesamt gab es im Januar 2019 in Deutschland insgesamt 47 095 784 zugelassene Pkw im Bestand. 341 411 davon hatten einen Hybridmotor und nur 83 175 waren reine Elektroautos.

**Ein Grund für den geringen Marktanteil von E-Autos ist die Angst vor zu wenig Reichweite**

Die Zahlen für Berlin sehen nicht anders aus: Von insgesamt 12 107 90 Pkw fuhren nur 17 819 mit Hybridmotor und 2713 ausschließlich mit Elektrobatte. Als ein Grund für den immer noch geringen Marktanteil von Elektrofahrzeugen wird – neben den hohen Anschaffungskosten – die „Reichweitenangst“ gesehen. Also die Angst davor, mit dem Wagen auf offener Strecke liegenzubleiben. Folgerichtig macht der Verband der Automobilindustrie (VDA) Druck und fordert den zügigen Ausbau der Ladeinfrastruktur. Eine Million öffentliche Ladepunkte würden bis 2030 benötigt, außerdem 100 000 Schnellladepunkte, teilt der VDA mit.

Tatsächlich gibt es laut Bundesverband der Energiewirtschaft (BEW) aktuell bundesweit rund 24 000 öffentlich zugängliche Ladepunkte. Unter den Großstädten ist München führend mit 1103 Säulen, gefolgt von Hamburg mit 1070. Berlin belegt Platz drei mit 974 Stationen. Der BEW hält das Ausbaupotenzial für ausreichend und möchte vor allem die private Infrastruktur fördern.

Wer ein Elektroauto besitzt, kann den Akku zu Hause mit einer Wandladestation aufladen, der sogenannten Wallbox. Die kleinsten und günstigsten Varianten werden einfach an das Hausstromnetz (230 Volt) angeschlossen. Sie laden mit einer maximalen Leistung von 2,3 Kilowatt. Das kann sehr lange dauern. Ein BMW i3-e beispielsweise hat laut ADAC eine nutzbare Batteriegröße von 37,9 kWh. Eine Vollladung würde demnach 15 Stunden dauern. Etwas schneller geht

es mit teureren Wandladestationen, die – wie ein Elektroherd – an 400-Volt-Drehstrom angeschlossen werden. Mit elf Kilowatt benötigt eine solche Anlage etwa dreieinhalb Stunden zum Laden des BMW.

Für den Langstreckenverkehr sind solche Ladezeiten aber nicht praktikabel. Kaum ein Fahrer wird gern mehrere Stunden an einer Raststätte verbringen, bevor er weiterfahren kann. Deshalb werden an Autobahnen Schnellladestationen mit 150 oder 350 Kilowatt installiert, die ein Elektroauto in fünf bis 20 Minuten laden können. Laut BEW machen sie zurzeit etwa 15 Prozent der bestehenden Ladestationen in Deutschland aus.

Der Ausbau der Schnellladepunkte ist mit hohen Kosten verbunden. „Das Stromnetz ist dafür einfach nicht ausgelegt“, sagt Alexander Sohl, CEO und Gründer von ME Energy. Da die Energieversorger in der Regel zuerst neue Leitungen verlegen und Trafo-Stationen bauen müssten, seien die Anschlusskosten deutlich teurer als die Ladesäulen selbst.

Sohl und Adler verfolgen einen anderen Ansatz. Das Prinzip: Stromerzeugung direkt am Ort. Sie haben eine Ladestation entwickelt, die nicht an das Stromnetz angeschlossen werden muss. Ihre Ladesäule, die sie schlicht „Charger“ nennen, funktioniert wie ein Dieselgenerator – aber klimaneutral. ME Energy entsteht durch Verbrennung. Aber statt eines fos-

silens Brennstoffs kommt Methanol in den Tank. Diese Alkoholart wird normalerweise in der Kunststoffproduktion verwendet. Sie ist ähnlich energiereich wie Diesel, Benzin oder Kerosin. Doch es gibt einen entscheidenden Unterschied: Beim Verbrennen von Methanol wird zwar ebenfalls Kohlendioxid freigesetzt. Das jedoch wurde bei der Herstellung aus der Umgebungsluft gefiltert, nicht aus den Tiefen der Erde geholt. „Deshalb sind wir CO<sub>2</sub>-neutral“, sagt Adler.

Jeder Charger hat einen Tank und einen Generator. An das Stromnetz wird die Anlage nicht angeschlossen. Laut ME Energy soll der Charger mit einem Laster geliefert werden können und innerhalb einer Stunde nach dem Aufstellen funktionsfähig sein. Die Leistung beträgt 150 Kilowatt. Das ganze Paket soll etwa 100 000 Euro in der Anschaffung kosten. „Das ist weniger als die Anschlusskosten einer herkömmlichen Ladesäule“, sagt Sohl. Zum Einsatz kommen könnten die Charger überall dort, wo es nicht möglich oder rentabel sei, Leitungen zu verlegen.

„Unsere Zielgruppe sind Unternehmen“, sagt Sohl. Das könnten zum Beispiel Supermärkte sein, die ihren Kunden das schnelle Aufladen des Autos als Service anbieten möchten. Außerdem Firmen mit eigenem Fuhrpark oder Taxiunternehmen, deren Fahrzeuge nicht lange stillstehen dürfen. ME Energy verspricht den Geschäftskunden ein Rundum-sorg-

los-Paket, das alles umfasst: von der Installation über Versorgung und Wartung bis zur Betriebssicherheit.

Ebnet Strom aus Methanol den Weg in die Mobilität der Zukunft? „Selbstverständlich benötigen wir mehr Schnellladepunkte“, sagt auch Urs Maier von der Berliner Denkfabrik „Agora Verkehrs-wende“. Doch der Experte bleibt skeptisch. Insgesamt müsse aus ökologischer Sicht die Gesamtzahl der Autos reduziert werden, vor allem in den Städten. Zukunftsweisende Mobilität müsse verschiedene Verkehrsmittel sinnvoll miteinander verbinden, auch im Langstreckenverkehr. Die Digitalisierung und Vernetzung würden ganz neue Möglichkeiten dafür schaffen. In einem Punkt macht sich Maier keine Illusionen: „Gerade auf dem Land wird das eigene Auto weiterhin wichtig bleiben.“ Dort erfolge das Laden aber hauptsächlich auf dem eigenen Grundstück.

In dieses Marktsegment wird ME Energy jedoch in nächster Zeit voraussichtlich nicht vordringen. „Für Endkunden ist das noch zu teuer“, gibt Adler zu. „Es könnte sich aber lohnen, wenn zum Beispiel mehrere Haushalte zusammen investieren.“ Die Technologie lasse sich auch noch weiterentwickeln. Wenn man zehn oder 20 Anlagen zusammenschließen würde, hätte man „ein kleines Heizkraftwerk“, sagt Adler, das zum Beispiel eine Straße mit Strom und Wärme versorgen könnte.

Die direkte Einspeisung des Stroms in das Netz, der auf diese Weise produziert wird, sei zwar derzeit noch nicht rentabel, sagt Sohl. Die Technologie könne aber das Stromnetz auf andere Weise entlasten. Große Industrieunternehmen könnten zum Beispiel Lastspitzen zu bestimmten Tageszeiten gut überbrücken, indem sie für einige Stunden Methanol-Generatoren laufen ließen. Auch auf Stromengpässe könne man dann reagieren, indem kurzfristig Charger aufgestellt würden. Sohl ist überzeugt: „In Zukunft kommt man um dezentrale Lösungen gar nicht mehr herum“, prognostiziert er.



Der Start-up-Charme. ME Energy hat die Büros, Besprechungsräume und sogar eine Tischtennisplatte in ihre Produktionshalle in Wildau integriert. Foto: Promo

ANZEIGE

**KONZERT-DIREKTION HANS ADLER**

**First Classics Berlin**

MO - 9.3.20 - 20 Uhr  
Philharmonie

**Grigory Sokolov**  
Klavierabend  
Mozart: Präludium (Fantasie) und Fuge C-Dur KV 394  
Mozart: Sonate A-Dur KV 331  
Mozart: Rondo a-Moll KV 511  
Schumann: Bunte Blätter op. 99

MI - 18.3.20 - 20 Uhr  
Philharmonie

**Baiba Skride & Orchestre National du Capitole de Toulouse**  
Tschairowsky: Violinkonzert D-Dur  
Prokofjew: Musik zu „Romeo und Julia“  
Tugan Sokhiev, Leitung

MI - 29.4.20 - 20 Uhr  
Philharmonie

**Cameron Carpenter**  
Bach: Goldberg-Variationen, BWV 988  
Mussorgsky: „Bilder einer Ausstellung“ in Bearbeitungen für Orgel solo von Cameron Carpenter

MI - 6.5.20 - 20 Uhr  
Philharmonie

**Ivo Pogorelich**  
Klavierabend  
Bach: Englische Suite Nr. 3 g-Moll BWV 808  
Beethoven: Klaviersonate Nr. 11 B-Dur  
Chopin: Barcarolle Fis-Dur und Prélude cis-moll  
Ravel: „Gaspard de la nuit“

DO - 26.3.20 - 20 Uhr  
Philharmonie

**Danil Trifonov**

MO - 11.5.20 - 20 Uhr  
Philharmonie

**San Francisco Symphony**  
Rachmaninow: Klavierkonzert Nr. 4  
Strawinsky: „L'oiseau de feu“ („Der Feuervogel“)  
Danil Trifonov, Klavier  
Michael Tilson Thomas, Leitung

MO - 11.5.20 - 20 Uhr  
Philharmonie

**New York Philharmonic**  
Mozart: Klavierkonzert Nr. 25  
Mahler: Symphonie Nr. 1 „Titan“  
Danil Trifonov, Klavier  
Jaap van Zweden, Leitung

Tickets **030-826 47 27** [www.musikadler.de](http://www.musikadler.de) und **0800-633 66 20** (Anruf kostenfrei) [www.firstclassics-berlin.de](http://www.firstclassics-berlin.de) | Alle Vorverkaufsstellen

TAGESSPIEGEL

rbb KULTUR