
Ionity: Fünf bis sieben neue Schnellladestationen pro Woche

Von Peter Schwerdtmann

Michael Hajesch bemüht sich gar nicht, den Triumph in seinem Lächeln zu unterdrücken. Für ihn und sein Thema ist es eine gute Botschaft, die Tesla jetzt verkündete. Die Elektroautomarke der Herzen, die in vielen Ländern eine Reihe eigener Schnellladestationen für Tesla-Autos aufgebaut hat, wird das neue Model 3 in Europa mit dem CCS-Ladestecker ausrüsten und für ältere Modelle einen Umrüstsatz liefern. Die überaus selbstbewussten Kalifornier beugen sich damit der europäischen Realität.

Hajesch sieht darin einen symbolischen Akt, ein Vorbild, dem auch andere Elektroautohersteller bald folgen könnten, zum Beispiel Toyota, der Marktführer zum Thema Elektromobilität. Das wäre ein weiterer großer Erfolg, zu dem auch die Ionity GmbH, ein Joint Venture von BMW, Daimler und Volkswagen, beigetragen hätte. Das Unternehmen hat sich zum Ziel gesetzt, Schnellladestationen mit dem Combined Charging System aufzubauen, also mit dem CCS, dem sich Tesla jetzt angeschlossen hat, obwohl die Elektro-Gurus ein eigenes System entwickelt und eingeführt hatten.

CCS ist ein internationaler Ladestandard für Elektrofahrzeuge. Auch die europäische Variante des Systems ist in der Lage mit einem standardisierten Steckersystem sowohl Gleichstrom- als auch Wechselstrom-Ladeverfahren zu realisieren. Das europäische CCS basiert dabei auf dem um zwei Gleichstrom-Pole erweiterten Stecker. Das im Einzelfall genutzte Ladeverfahren und die Ladezeit sind dabei sowohl von der Spannungsquelle (Leistungsfähigkeit und Gleichstromtauglichkeit) als auch von den Voraussetzungen im Fahrzeug (Gleichstromtauglichkeit und/oder Leistungsfähigkeit des Bordladegeräts) abhängig. Je höher der Gleichstrom, desto kürzer die Ladezeit.

Ionity hat vor einem Jahr, im November 2017, seine Arbeit aufgenommen. Ziel war es, in rund drei Jahren 400 Schnellladestationen entlang europäischer Hauptverkehrsachsen einzurichten. „Mit der Schaffung des ersten paneuropäischen HPC-Netzes machen wir die Elektromobilität langstreckentauglich“, erklärte Hajesch damals. Heute sagt er: „Wir haben uns dem CCS verschrieben und rollen ihn auch in allen Ländern konsequent aus.“ Inzwischen hat das Unternehmen 50 Mitarbeiter. 20 Schnellladestationen mit jeweils sechs Säulen sind in Betrieb, 40 in Deutschland im Bau, 40 weitere entstehen in Europa. Hajesch: „Jede Woche eröffnen wir fünf bis sieben Stationen“.

So viele Baustellen in so kurzer Zeit – das wäre unmöglich, wenn Ionity überall bei Null anfangen, Standorte suchen und kaufen müsste. Dafür hat das Unternehmen sich Partner gesucht, die schon über attraktive Standorte verfügen: zum Beispiel in Deutschland die „tank&rast“ und in Österreich den Kraftstoffanbieter OMV. Alle Partner wollen die Elektromobilität nicht an sich vorübergehen lassen. Das beschleunigt.

Weniger schnell geht es mit den Regularien voran. „Das deutsche Eichrecht bremst alles“, klagt Hajesch. Es sind mal wieder die Deutschen, die es ganz genau wissen wollen. Der Preis für die Kilowattstunde an der Ladesäule soll transparent sein, ohne irgendwelche verborgenen Zusatzkosten oder hinzugeschummelte Mengen. Wie bei der Tankstelle der Preis pro Liter muss es auch an der Ladesäule einen echten Preis pro kWh geben, exakt auf die zweite Stelle nach dem Komma und für jeden Kunden transparent, fordert Hajesch. Wenn das Messverfahren feststeht, muss eine Software her, die Transparenz herstellt und die muss zertifiziert werden – in allen 16 Bundesländern und danach am besten auch in

ganz Europa.

Hajesch und seine Betreibergesellschaft „has-to-be“ haben die Hoffnung, dass dann die meisten Europäer dem deutschen Beispiel folgen. „Die warten ab, was wir machen“. Wie die Umrüstungen auf die späteren verbindlichen Abrechnungsstandards bezahlt werden, müsse sich zeigen. Ionity werde sich davon nicht abhalten lassen, den Ausbau weiter voranzutreiben.

„Auf der Langstrecke reden wir über fünf bis zehn Prozent der Ladungen. Das europäische Mobilitätsverhalten ist so: 90 Prozent werden wo anders geladen, nicht auf der Langstrecke. Dafür braucht es Lösungen. Dem haben wir uns verschrieben“, sagt Hajesch und fügt seine – wenig überraschende – Vision vom Elektroautofahrer hinzu, der in der Stadt und auf der Langstrecke auch grenzüberschreitend auf ausreichend Ladestationen trifft, die er mühelos bedienen und die entnommene Energie einfach bezahlen kann. „Wenn alles optimal läuft, hat man dann wirklich nur noch ein Gerät, mit dem man alles abwickeln kann“, hofft Hajesch.

Hajesch, der ehemalige BMW-Mann, hat keine Zweifel daran, mit dem Ionity-Ansatz auf dem richtigen Weg zu sein, nicht nur technisch, sondern generell: „Ich glaube, dass wir mit dem Thema Elektromobilität in den nächsten Jahren sehr gut bedient sind“, antwortet er auf die Frage nach der Konkurrenztechnologie Wasserstoff. Er hat auch keinen Zweifel an dem Ansatz, dass sich die Autohersteller um die Energie für ihre Autos kümmern: „Wenn wir uns anschauen, in welche Bereich sich die Automobilindustrie aktuell mit Start ups und Technologien entwickelt, dann wird klar: sie geht sehr stark ins digitale Feld. Genauso fasst sie das Thema Energie an mit Speicherlösungen, Speicherintegration und immer effizienteren Werken, neuen Dienstleistungen. Interessanterweise geht die Energieindustrie sehr stark in Ladeinfrastruktur und damit ebenfalls in Mobilitätslösungen. Wir erleben gerade, wie große Industrien zusammenwachsen“. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Michael Hajesch.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Michael Hajesch.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Michael Hajesch.

Foto: Auto-Medienportal/Ionity



Ionity-Schnellladesäulen.

Foto: Auto-Medienportal/Ionity



Ionity Schnellladesäule.

Foto: Auto-Medienportal/Ionity



Schnellladung schnell bezahlt.

Foto: Auto-Medienportal/IONITY



IONITY-Schnellladesäule.

Foto: Auto-Medienportal/IONITY



Foto: