

Keynote-Ansprache von Frau Müller zum Tagesspiegel eMobility Summit

am 28. Juni 2013 um 15:00 Uhr

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

Kaiser Wilhelm II. wird die Bemerkung zugeschrieben, er setze auf das Pferd, das Auto sei eine vorübergehende Erscheinung. Er hat sich getäuscht, wie wir alle wissen. Und wenn wir heute Pferdedroschken sehen, erinnern diese uns an längst vergangene, gemütliche Zeiten. Oder in Berlin mag es uns als Autofahrer hinter einer Kutsche allerdings auch gelegentlich etwas zu viel der Gemütlichkeit werden.

Mit einer Prognose hätte Kaiser Wilhelm allerdings für mehr als 100 Jahre richtig gelegen: Nicht die Pferde haben sich erhalten, wohl aber die Pferdestärken. Sie sind bis heute **die** Maßeinheit automobiler Leistung und Stärke – der amtlich schon seit 1978 (in der DDR sogar seit 1970) verordneten Kilowattstunde zum Trotz! Jetzt aber stehen die Chancen gar nicht schlecht, dass das technisch-nüchterne Kilowatt endlich den Sieg über die Pferdestärke davonträgt. Das Elektroauto macht es möglich!

Hinter diesem „Namenswechsel“ steht allerdings weit mehr als die Ablösung eines liebgewordenen, aber veralteten Begriffs durch einen zeitgemäßen: In der elektrischen Maßeinheit Kilowatt manifestiert sich die neue Partnerschaft von Fahrzeugindustrie und Energiewirtschaft. Und so wird zugleich offensichtlich, dass seit der Erfindung des Automobils etwas bahnbrechend Neues entsteht: Für die Fahrzeugindustrie durch den Wechsel vom Verbrennungsmotor hin zu einem effizienten, leistungsstarken, sauberen und leisen Elektromotor. Für die Energiewirtschaft durch Lieferung der Antriebsenergie und darüber hinaus und vor allem durch die

Einbindung der Elektroautos in das Energiesystem der Zukunft. Dies ist das Thema, mit dem sich die Unternehmen der Energiewirtschaft schon seit mehreren Jahren beschäftigen und es soll mein Thema dieses Vortrags sein. Ich möchte dazu auf drei Aspekte näher eingehen:

- Wie kann Elektromobilität zum Gelingen der Energiewende beitragen?
- Wieviel Ladeinfrastruktur brauchen wir und wo stehen wir aktuell?
- Welche Herausforderungen liegen vor uns?

Meine Damen und Herren,

die Energiewende in Deutschland ist zu einem **der** bestimmenden Themen geworden. Das hat auch seine Berechtigung. Es handelt sich um eines der komplexesten Projekte in der jüngeren deutschen Geschichte. Die Konzeption unserer Stromversorgung – der Netze und der Kraftwerke – hat sich in den letzten mehr als 100 Jahren vorrangig an den Kundenbedürfnissen orientiert: Wir haben – fossile oder atomare – Großkraftwerke in die Verbrauchsschwerpunkte gestellt, dort, wo der Strom gebraucht wurde. So konnten wir die Leitungsnetze kurz halten. Und jederzeit regelbare Kraftwerke ermöglichten es uns, die Produktion immer exakt der Nachfrage anzupassen. Das war die Stromversorgung von gestern.

Heute müssen wir erneuerbare Kraftwerke – seien es Windgeneratoren, seien es Photovoltaikanlagen – schon deshalb über das ganze Land verteilen, weil die elektrische Leistung der einzelnen Anlage viel kleiner ist. Vor allem aber kann sich ihr Standort nicht mehr nach dem Strombedarf richten, sondern möglichst nach den besten Erzeugungsbedingungen: Windanlagen stehen im Idealfall an der Küste, in der norddeutschen Tiefebene oder den weiten Flächen Brandenburgs oder Mecklenburg-Vorpommerns. Photovoltaikanlagen sind in großem Umfang in den son-

nenreichen Gebieten in Süddeutschland installiert. Oftmals wird der Strom damit an Orten erzeugt, an denen er nicht in diesem Ausmaß gebraucht wird. Das erfordert den Bau zusätzlicher Übertragungsleitungen, also großer „Stromautobahnen“, die den Strom aus Niedersachsen ins Ruhrgebiet oder aus dem Allgäu zu den schwäbischen Autobauern bringen. Kann der erneuerbare Strom nicht verbraucht oder weggebracht werden, müssen wir die Anlagen abschalten, was niemand will. Eine zweite Besonderheit der Erneuerbaren Energien kommt hinzu: Das Angebot kann nicht mehr nach Bedarf gesteuert werden. Es folgt allein dem Tageslauf und dem Wettergeschehen. Bei starkem Wind und während der Nacht ist dies offensichtlich.

Die Speicherung des Stroms aus Erneuerbaren Energien kann uns bei beiden dieser Herausforderungen helfen: Die Speicherung des Stroms nahe der Erzeugungsanlagen kann uns jedenfalls einen Teil des Netzausbaus ersparen. Wir können so den Strom „lagern“ um ihn dann zu verbrauchen, wenn vor Ort ein Bedarf besteht: sei es weil wir mehr verbrauchen, sei es weil der Wind gerade nicht weht oder die Sonne nicht scheint.

Und hier kommen die Elektroautos ins Spiel. Brauchen sie für eine akzeptable Reichweite doch einen möglichst großen Stromspeicher. Langfristig sehen wir erhebliche Chancen: schon bei 6 Millionen Elektrofahrzeugen und einer Speicherkapazität pro Fahrzeugbatterie von knapp 20 Kilowattstunden, läge die Speicherkapazität der Fahrzeuge in Summe um knapp 50 Prozent über der aller heutigen Pumpspeicherwerke in Deutschland (57 zu 39 GWh; Plus 46 Prozent). (Um realistisch zu rechnen unterstellen wir „nur“, dass die Hälfte der Fahrzeuge gleichzeitig an das Netz angeschlossen ist.) Das sind beeindruckende Zahlen. Sie zeigen, dass es sich lohnt Elektrofahrzeuge auf die Straße, vor allem an das Stromnetz zu

bringen. Noch längerfristig ist es sogar denkbar, dass die Fahrzeugbatterien ihrerseits Strom in das Netz zurückspeisen, wenn dort ein Bedarf besteht und das Fahrzeug gerade nicht gebraucht wird. Auch hier sind Rückspeiseleistungen im Gigawattbereich denkbar (Pumpspeicherwerke: 8 GW; Elektrofahrzeuge: 5,5 GW). Das ist Zukunftsmusik. Die technischen Voraussetzungen dafür müssen fahrzeug- wie netzseitig noch geschaffen werden. Und es wird an unseren Unternehmen sein, Anreize zu entwickeln, die dem Kunden ein solches gesteuertes Be- und Entladen schmackhaft machen. Diese Beispiele zeigen aber, dass wir mit der Elektromobilität die Chance haben, unser Energiesystem intelligent weiterzuentwickeln. Und es wird ganz aktuell an solchen Lösungen gearbeitet: erst vor wenigen Wochen ist ein Flottenversuch unter Beteiligung eines namenhaften Fahrzeugherstellers (VW mit 20 E-Up) angelaufen, um genau diesen Fragen, den Fragen der Netzintegration der Fahrzeuge, nachzugehen.

Dies führt mich zu meinem nächsten Punkt: Elektroautos müssen ans Netz. Sie brauchen eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur. Bedarfsgerecht in zweierlei Hinsicht:

- sie muss quantitativ ausreichen und den Kundenbedürfnissen entsprechen und
- sie muss qualitativ „intelligent“ sein, dass sie die Vorteile der Fahrzeugbatterien, die ich gerade geschildert habe, nutzen kann.

Zum Umfang:

In der öffentlichen Diskussion wird immer wieder die Infrastruktur als wesentlicher Erfolgsfaktor und zugleich als Engpass bezeichnet. Erst kürzlich mahnte Roland Berger den Ausbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur mit dem Hinweis darauf an, es gebe erst rund 2.200 öffentliche Ladesäulen. Die Elektromobilität könne nur Erfolg haben „wenn eine flä-

chendeckende Ladeinfrastruktur auf den Straße vorhanden ist“ wird behauptet (Börsen-Zeitung 23.05.2013). Aber stimmt das wirklich?

Ich verstehe, dass dem Laden der Fahrzeuge eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet wird; kommt ihm wegen der begrenzten Reichweite von Elektroautos und der relativ langen Ladezeit doch eine besondere Bedeutung zu. Andererseits beruhen die Klagen über eine unzureichende Infrastruktur nach meiner Meinung auf einem grundlegenden Missverständnis: Der Ruf nach vielen öffentlichen Ladesäulen orientiert sich an der herkömmlichen Tankstelle für Mineralölprodukte. Das aber ist nicht die zukünftige Welt der Elektromobilität! Ihr besonderer Vorzug ist ja gerade, dass Strom (fast) überall verfügbar ist. Alle die Fahrzeugnutzer, die die Möglichkeit haben, werden zu Hause, am Arbeitsplatz oder auf dem Betriebsgelände laden. Sie werden das aus Gründen der Bequemlichkeit tun: weil das Laden in der heimischen Garage oder auf dem Firmengelände während der Nachtstunden bequem und preiswert ist und weil das Fahrzeug dort über lange Stunden angeschlossen bleiben kann. Und das ist auch für den Stromlieferanten die bevorzugte Variante: Gesteuertes Laden oder sogar eine Rückspeisung aus der Fahrzeugbatterie in das Netz funktioniert nur, wenn das Fahrzeug lange am Netz ist. Wer es vermeiden kann, wird an einer öffentlichen Ladesäule hingegen nicht laden. Der Strom dort muss nämlich um einiges teurer sein als der an der privaten Steckdose. Dies leuchtet sofort ein, wenn man sich die Kostenfaktoren ansieht, die hinzukommen:

- die Hardwarekosten der Ladesäule,
- die Kosten für den Tiefbau und den Netzanschluss,
- die nachgelagerten IT-Kosten für Messung und Abrechnung.

Auch ein privater Ladeanschluss, eine Wall-Box, kostet Geld – aber sehr viel weniger. Und es kommt noch hinzu: Die Kosten müssen auf die ver-

kaufen Kilowattstunden verteilt werden. Es ist aber absehbar, dass die Ladestationen nicht optimal ausgelastet sein werden. Sie können das gar nicht, da die Fahrzeuge nicht sofort nach Beendigung des Ladens fortgefahren werden und sich auch nicht der nächste Elektrofahrer nahtlos anschließt.

Gewiss sind auch billigere Lösungen, zum Beispiel die Aufrüstung von Straßenlaternen mit Ladepunkten im Gespräch. Hier eignen sich aber nicht alle Straßenbeleuchtungsnetze, da sie für Glühbirnen, nicht aber für Großverbraucher mit der Anschlussleistung eines Elektroherdes dimensioniert sind. Und selbst wenn es funktioniert: Mehrkosten für die Hardware wie auch für Messung und Abrechnung fallen auch in diesem Fall an.

Nur am Rande möchte ich erwähnen, dass der öffentliche Ladepunkt auch energiewirtschaftlich nicht das ist, was wir bevorzugen: Am öffentlichen Ladepunkt soll das Fahrzeug nur laden und möglichst schnell Platz machen für den nächsten Kunden, um die Auslastung zu erhöhen. Energiewirtschaftlich ist es aber besser, wenn das Auto möglichst lange mit dem Netz verbunden ist, auch wenn es nicht lädt, weil das gerade nicht sinnvoll ist.

Und in diesem Zusammenhang noch ein letzter Aspekt: Wir werden als Energiewirtschaft auch die Möglichkeit eines sogenannten „Schnellladens“ mit Ladeleistungen von 22 oder sogar 50 kW anbieten. Wenn es die Fahrzeuge ermöglichen und die Batterien aushalten. So werden Ladezeiten von deutlich unter einer halben Stunde möglich. Ein solches Schnellladen würde nicht nur denen helfen, die weite Strecken fahren wollen. Es würde auch den Bedarf an öffentlichen „Langsam-Ladesäulen“ verringern.

Diese Überlegungen zeigen, dass wir sehr vorsichtig mit Forderungen nach dem Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur sein müssen. Ich bin der festen Überzeugung, dass die Ladeinfrastruktur aktuell kein Engpass ist und sie es auch langfristig nicht sein wird! Wenn wir dem Drängen nach einem beschleunigten Ausbau öffentlicher Ladesäulen folgen, besteht vielmehr das Risiko, dass hier Geld im wahrsten Sinne des Wortes in unseren Straßen „versenkt“ wird. Wir sollten also klar den Vorzug der privaten Steckdose zu Hause oder im Betrieb in den Vordergrund stellen und uns dann ansehen, wie groß der Bedarf an öffentlichen Ladepunkten wirklich ist. Die Schaufenster für Elektromobilität bieten sich dafür an, das herauszufinden. Unsere eigenen Untersuchungen haben im Jahre 2010 gezeigt, dass für 1 Million Elektrofahrzeuge im Jahr 2020 etwa 50 bis 80 Tausend öffentlicher Ladepunkte erforderlich sind. Die Nationale Plattform geht in ihrem dritten Bericht (2012) von 150 Tausend Ladepunkten aus. Schon das zeigt, welche Prognoseunsicherheiten noch bestehen. Wir sollten diese Zahlen in den nächsten Jahren regelmäßig auf den Prüfstand stellen und an der Realität messen.

Ich halte es deshalb für wenig hilfreich, wenn uns aus Brüssel detaillierte Vorgaben für den Aufbau der Ladeinfrastruktur gemacht werden: In dem Entwurf einer neuen EU-Richtlinie („Vorschlag der Kommission für eine EU-Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe“) wird die Maximalforderung von zwei Ladepunkten pro Elektrofahrzeug aufgestellt. Diese Forderung geht nach unseren Beobachtungen weit über den Bedarf hinaus. Die Masse der Ladevorgänge wird an einem Ladepunkt erledigt, einen zweiten braucht das Fahrzeug nur ausnahmsweise. Schon wenn man über den Daumen peilt, wird also ein Verhältnis von 1:1 – wohlgemerkt: private und öffentliche Ladeinfrastruktur! – ausreichen. Je mehr Schnellladeinfrastruktur wir bekommen, desto weiter kann die (Langsam-)Ladepunktzahl absinken. Ich bin guten Mutes, dass wir auch

auf EU-Ebene mit unseren Argumenten gehört werden. Auch dort kann man an einer überdimensionierten, ineffizienten Ladeinfrastruktur kein Interesse haben. Was den Aufbau der öffentlichen Ladepunkte angeht – und hier stehen wir als Branche ja ganz besonders „unter Beobachtung“ – sind wir in Deutschland auf einem sehr guten Weg: Wir beobachten den Aufbau der öffentlichen und öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur seit letztem Jahr und stellen fest, dass dieser sehr gut mit dem Fahrzeughochlauf Schritt hält. Zum Jahreswechsel 2012/2013 standen für knapp 7.500 (7.497) zugelassene Elektrofahrzeuge etwa 3.800 (3.819) öffentlich zugängliche Ladepunkte zur Verfügung. Zwei Fahrzeuge teilen sich also einen öffentlichen Ladepunkt. Und das zusätzlich zu dem, der regelmäßig zu Hause ohnehin vorhanden ist. Wir haben hier also offensichtlich kein Problem, zumal sich die Ladepunkte deutschlandweit über 580 Städte und Gemeinden verteilen. Alle wesentlichen Ballungsgebiete sind sehr gut bis gut ausgestattet.

Meine Damen und Herren,

lassen Sie mich nun zu meinem dritten Punkt kommen: Worauf müssen wir beim Aufbau der Ladeinfrastruktur, abgesehen von einem vernünftigen Umfang, achten? Welche Herausforderungen liegen vor uns?

Zunächst einmal haben wir als Energiewirtschaft unsere Hausaufgaben zu machen: Um die Energiewende hinzubekommen, brauchen wir bis hin zum Endverbraucher ein „intelligentes Netz“. Nur damit können wir dann auch die Erneuerbaren Energien gezielt in die Autobatterien leiten. Das aber ist kein besonderes Projekt für die Elektromobilität. Wir brauchen die Intelligenz im Netz ohnehin, um gemeinsam mit unseren Kunden die Nachfrage möglichst flexibel steuern zu können. Elektromobilität ist hier (nur) ein bedeutsamer Anwendungsfall. Zugleich heißt das aber, dass

sich auch der Kunde umstellen muss: Er muss aktiv mitmachen. Das „dumme“ Laden an der Schuko-Haushaltssteckdose ist zwar theoretisch möglich. Dass gravierende Sicherheitsaspekte dagegen sprechen, will ich hier gar nicht in den Vordergrund rücken. Wichtiger ist mir, dass wir des-
halb auch zu Hause besondere Ladestationen brauchen, weil wir nur
dann intelligent laden können. Wenn wir also die Vorzüge der Elektromobilität für die Energiewende nutzen wollen, ist eine gesonderte „Strom-tankstelle“ gerade in der privaten Garage Pflicht! Die „dumme“ Haushaltssteckdose reicht dafür nicht aus.

Wir brauchen weiter Standards für die Ladeschnittstelle. Auf Hochdeutsch: Stecker und Steckdose müssen zueinander passen, und das grenzüberschreitend. Wir sind hier auf einem guten Wege. Auch auf EU-Ebene setzt sich offenbar unser „Mennekes-Stecker“ - endlich - als Standard durch. Und für das Gleichspannungs-Schnellladen ist eine Verständigung auf das Combined-Charging-System in Sichtweite. Um den Aufbau eines Schnellladesystems zu unterstützen, haben wir vor kurzem in unserem Verband gemeinsam mit der Automobilwirtschaft eine Arbeitsgruppe gegründet, die Mindestanforderungen für den Aufbau einer Schnellladeinfrastruktur definiert. Wir wollen das zum Jahresende in die Nationale Plattform einbringen und so wieder einen Baustein zur Entwicklung der Elektromobilität hinzufügen.

Eine Großbaustelle ist für uns der kundenfreundliche Zugang zu den öffentlichen Ladesäulen: In den ersten Jahren haben unsere Unternehmen eine Reihe von Insellösungen geschaffen, um ihren Kunden rasch den Zugang zu den Ladesäulen zu ermöglichen. Da gibt es Lösungen mit dem Handy und SMS oder RFID-Karten, oder sogar innovative Systeme, bei denen sich das Fahrzeug über das Ladekabel identifiziert. Es ist klar, dass man in der Startphase keine ideale Welt schaffen konnte. Es wird

erst mal angefangen und nur so kann man verschiedene Systeme ausprobieren. Wir sind aber jetzt an einem Punkt angelangt, an dem es dringlich wird, flächendeckend einen kundenfreundlichen Zugang zu schaffen. Die Kunden erwarten zu Recht, wie an einer Benzintankstelle, jede Ladesäule in Betrieb setzen und dort Strom „tanken“ zu können. Dazu aber sind – und hier liegen grundlegende Unterschiede zur Tankstelle – eine Reihe von Voraussetzungen zu schaffen: Die Ladesäule muss ferngesteuert in Betrieb gesetzt, „freigeschaltet“ werden können. Es bedarf – an einen Münzautomaten denkt niemand – eines im Hintergrund laufenden Mess- und Abrechnungssystems, das es dann, ähnlich wie beim Mobilfunk-Roaming – ermöglicht, seinen eigenen Anbieter zur Ladesäule mitzubringen. Hier brauchen wir aufwendige IT-technische Lösungen, die anders organisiert werden müssen, als im Telekommunikationsbereich, da es hier um reale Stromflüsse geht. Hier spielen energiewirtschaftliche Bilanzkreise ebenso eine Rolle wie eine nachvollziehbare Messung und die Identifikation der jeweiligen Ladesäule und des Nutzers. Dies sind für uns als Energiewirtschaft komplett neue Herausforderungen, da wir es erstmals mit mobilen Verbrauchsstellen zu tun haben, während der typische Elektrizitätskunde mit seiner Abnahmestelle „verwurzelt“ ist. Auch betriebswirtschaftlich ist das nicht trivial: Ich hatte schon über die höheren Kosten für die Errichtung und den Betrieb der öffentlichen Ladeinfrastruktur gesprochen. Hier kommen noch einmal weitere Kosten hinzu. Und da wir – wie ich schon sagte – erwarten, dass die Auslastung der öffentlichen Ladepunkte nicht optimal sein wird, müssen wir diese Systemkosten über relativ wenige Kilowattstunden wieder einspielen.

Dies sind die Herausforderungen für Energiewirtschaft und Kunden. Was können die anderen Beteiligten dazu beitragen?

An erster Stelle brauchen wir Autos, die unsere Systeme auslasten! Hier vertrauen wir aber den Automobilherstellern, attraktive Modelle auf die Straße zu bringen. Erst vor wenigen Wochen konnten wir uns auf der Internationalen Konferenz der Bundesregierung eine ganze Reihe alltags-tauglicher und leistungsfähiger Fahrzeuge nicht nur ansehen, sondern auch fahren. Um mehr Fahrzeuge auf die Straßen zu bringen unterstützen wir alle Vorhaben, die die Attraktivität der Elektroautos steigern: Das ist die Kfz-Steuerbefreiung ebenso wie der mindestens genauso wichtige Nachteilsausgleich bei der Dienstwagenbesteuerung. Da Elektrofahrzeuge noch auf absehbare Zeit deutlich teurer sein werden als konventionelle Fahrzeuge, werden eher Unternehmen diese kaufen als private Konsumenten. Die Dienstwagenbesteuerung ist also ein wichtiger Hebel. Ich bedauere es sehr, dass die von sehr vielen als sinnvoll angesehene Dienstwagenregelung wegen ganz anderer Streitpunkte im Steuergesetzgebungsverfahren steckengeblieben ist und wohl in dieser Wahlperiode nicht mehr umgesetzt wird.

Was wünschen wir uns als Energiewirtschaft von Regierung und Gesetzgeber?

Ich habe bereits auf den Richtlinienentwurf der Europäischen Kommission hingewiesen. Ich wünsche mir, dass sich die Bundesregierung gegen die starre Vorgabe von Ladepunktzahlen ausspricht. Wir haben gute Argumente: In der Nationalen Plattform und in unseren Schaufenstern werden wir den tatsächlichen Bedarf anhand des Nutzerverhaltens und des Fahrzeughochlaufs ganz konkret ermitteln können. Dieser Spielraum muss uns erhalten bleiben.

Wir sollten über geeignete Anreize für den Aufbau der privaten Ladeinfrastruktur nachdenken: Wie wichtig gerade ein intelligenter Ladepunkt im Privatbereich ist, habe ich geschildert. Andererseits verteuert er das oh-

nehin schon nicht gerade billige Elektroauto zusätzlich. Wir könnten uns deshalb vorstellen, dass die Installation eines intelligenten Ladepunkts in Bestandsbauten angemessen gefördert wird. Ob es nun Zuschüsse sind oder verbilligte KfW-Darlehen, möchte ich hier dahinstehen lassen. Für Neubauten könnte man bauordnungsrechtlich die Schaffung von Ladepätzen vorschreiben. Unsere französischen Nachbarn machen uns dies gerade vor.

Was den Aufbau der öffentlichen Infrastruktur angeht, möchte ich keine staatliche Unterstützung fordern. Es wäre uns hier schon damit gedient, dass die Städte und Gemeinden unkompliziert Ladepunkte am Straßenrand ermöglichen. Wir sollten die Entwicklung, auch in den Schaufenstern, weiter genau beobachten. Wir werden gut damit fahren, sehr behutsam die öffentliche Ladeinfrastruktur aufzubauen. Vielleicht ist der Bedarf noch geringer als wir ihn gegenwärtig einschätzen. Zahlen in den Größenordnungen von mehreren 10.000 Ladepunkten werden wir in jedem Fall nur dann sehen, wenn ein sich tragendes Geschäftsmodell dahintersteht. Das zu entwickeln wird eine der Hauptaufgaben unserer Unternehmen sein.

Meine Damen und Herren,

mich fasziniert an der Elektromobilität ganz besonders, dass sie sich so gut in die Energiewende einfügt. Sie kann ein wichtiges Element der Energiewende sein und uns dabei helfen, diese zu bewältigen. Dazu ist ein Umdenken erforderlich. Das Elektroauto der Zukunft ist eben nicht nur ein „Mobil“. Es hat einen wichtigen Wert auch als „Immobilie“, wenn es steht. Da wir im Zuge der Energiewende ohnehin in vielen Bereichen umdenken und uns umgewöhnen müssen bin ich sicher, dass uns auch dies

gelingen wird. Ich freue mich auf diese neue, elektrische Zukunft der Mobilität.

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.