

Gastbeitrag von Robin Tschöpe, Mitgründer und Geschäftsführer von [LeasingMarkt.de](https://www.leasingmarkt.de)

Elektromobilität: Von Vorreitern bis Visionären und warum Deutschland (noch) Nachzügler ist

Als Apple 2007 das erste iPhone auf dem Markt brachte, ging ein Raunen durch die Reihen der Technikbegeisterten. Ein Mobiltelefon, das ganz ohne physische Tastatur aus- und mit weißen Kopfhörern daherkommt. Was für viele aufgrund des hohen Preises damals unerschwinglich war, erfreut sich heute bei Menschen aller Altersklassen großer Beliebtheit. Ähnliches können wir heute im Bereich E-Mobilität beobachten, nur dass die Begeisterungstürme, zumindest in Deutschland, noch auf sich warten lassen. Elektroautos, die an der Steckdose hängen, sind im deutschen Straßenbild eher die Ausnahme. Obwohl hierzulande die Nachfrage nach E-Autos nach wie vor gering ist, erwarten die Länder weltweit einen Schub bei den elektrischen Fahrzeugen. Dabei spielt nicht nur die Suche nach neuen Technologien eine Rolle, sondern vor allem der Gedanke des Umweltschutzes. Robin Tschöpe, Mitgründer und Geschäftsgründer von LeasingMarkt.de, gibt einen weltweiten Überblick über den neuen umweltfreundlichen Trend in der Automobilindustrie.



Photo by [Jaromír Kavan](#) on [Unsplash](#)

1. Der Vorreiter: China

Wie aus dem Nichts hat es China im Laufe eines Jahrzehnts geschafft, mit seinen Elektrofahrzeugen einen Industriezweig aus dem Boden zu stampfen, der inzwischen wegweisend für westliche Länder ist. Allein im August dieses Jahres wurden [73.000 neue Elektroautos zugelassen](#). Darüber hinaus hat China in den vergangenen zwölf Monaten die eigene Ladeinfrastruktur massiv ausgebaut. So ist die Anzahl von 2,5 auf 5,7 Ladestationen pro 100 Kilometer gestiegen. Zum Vergleich: In Deutschland gibt es bisher 4,5 Ladestationen. Das liegt zum einen daran, dass kein anderes Land so fortschrittlich und offen für neue Technologien ist wie China. Und zum anderen an den politischen Rahmenbedingungen, die eine 10-Prozent-Quote für Hersteller festlegen, was bedeutet, dass ein Zehntel der Umsätze mit Elektro- oder Hybridfahrzeugen erfolgen muss.

2. Das Musterland: Norwegen

Bereits seit 2012 fördert das skandinavische Land umfangreich Elektroautos. Im September wurden [10.620 Neuwagen registriert](#), 47,7 Prozent davon sind E-Autos. Norwegen ist damit ein Musterland im Bereich E-Mobility. Der Wandel hin zu umweltfreundlichen Fahrzeugen ist in Norwegen sehr schnell gegangen. 2017 hatten 23,1 Prozent aller neu zugelassenen Pkw Dieselmotoren, 2016 waren es noch 30,8 Prozent, im Jahr 2012 doppelt so viel wie 2016. Der Grund hierfür ist, dass die norwegische Regierung massive steuerliche Anreize für den Kauf von Elektroautos gewährt. Für Diesel und Benzinler sind hohe Steuern und Abgaben fällig, Elektroautos sind nahezu komplett von Steuern befreit.

3. Der Nachzügler: Deutschland

Es wirkt etwas so, als wäre Deutschland in puncto E-Mobilität gerade erst aus dem Dornröschenschlaf erwacht. Zwar setzen alle großen deutschen Hersteller künftig verstärkt auf Elektroautos, sind jedoch im Vergleich zur internationalen Konkurrenz vergleichsweise spät dran. Das bestätigen auch die Zahlen, denn im September kamen lediglich [2.357 neu zugelassene Elektroautos](#) auf den Markt. Die Bundesregierung setzte sich in der Vergangenheit ein hohes Ziel: Bis 2020 sollen eine Million Elektroautos unterwegs sein. Inzwischen jedoch wurde die Jahreszahl [auf 2022 hoch korrigiert](#), da das Projekt hierzulande nicht vorankommt. Gründe gibt es genügend: Zum einen haben Hersteller zu spät E-Modelle auf den Markt gebracht und wenn, dann wurde die Wichtigkeit von den Verbrauchern kaum erkannt. Während Elon Musk mit seinem Tesla die ganze Aufmerksamkeit erhielt, was vor allem an der cleveren und lauten Öffentlichkeitsarbeit von Musk liegt, hatten die E-Modelle namhafter deutscher Autohersteller das Nachsehen. Weitere Gründe sind zudem, dass Deutsche sehr preissensibel und grundsätzlich vorsichtiger sind, was Neuerungen und Innovationen angeht. Hinzu kommt, dass Elektroautos im Vergleich zu normalen Pkw noch verhältnismäßig teuer sind. Um im Rennen der E-Mobilität mithalten zu können, muss Deutschland noch einige Hausaufgaben erledigen, wie z.B. die Anzahl der Ladestationen zu erhöhen sowie die Forschung an Fahrzeugtechnologien zu fördern. Ein Lichtblick gibt es aber jetzt schon: Seit September können Interessierte [eine staatliche Förderung von Elektroautos](#) beantragen. Sie beträgt 2.000 Euro für ein reines Batterieelektrofahrzeug und 1.500 Euro für ein Hybridelektrofahrzeug. Zudem soll es [zukünftig Steuervorteile für diejenigen geben](#), die ihren elektrischen Dienstwagen auch privat nutzen. Aber auch die Umweltprämie greift Käufern sowie Leasingnehmern eines E-Autos unter die Arme.

4. Der Visionär vs. Blockierer: USA

Für Autofahrer sind die USA das Traumland schlechthin. Da Treibstoffe dort im weltweiten Vergleich relativ günstig sind, liegen Autos mit Verbrennungsmotor in der Käufergunst klar vorne. Doch auch hier vollzieht sich ein Umdenken in Richtung Elektromobilität. Als Vorreiter der US-Autobauer positioniert sich Tesla. Im dritten Quartal 2018 hat das US-Unternehmen den eigenen Angaben zufolge [insgesamt 80.142 Fahrzeuge produziert](#) (davon 53.239 vom Hoffnungsträger „Modell 3“) – 50 Prozent über dem vorigen Allzeithoch. Was die Infrastruktur angeht, so besteht in den USA noch etwas Nachholbedarf. Ladestationen sind regional extrem ungleich verteilt, an der Westküste entlang der Highways und in den Großstädten findet sich die höchste Konzentration. Allerdings erhalten Interessierte [eine Steuergutschrift von bis zu 7.500 US-Dollar](#), wenn sie sich für ein Hybrid- oder E-Auto entscheiden. Leider ist diese Förderung beschränkt und läuft schrittweise aus, wenn ein Hersteller 200.000 E-Autos in den USA verkauft hat, was vor allem die Modelle von General Motors und Tesla betrifft. Doch es bleibt spannend, wie sich die Branche in den USA zukünftig entwickelt, denn die [Regierung Trump plant in Zukunft Elektroautos zu benachteiligen](#).

5. Der Ehrgeizige: Japan

Als eines der ersten Länder hat sich mit Japan eine große Industrienation verbindlich zum [Umstieg auf alternative Antriebe](#) bekannt. Ab 2050 dürfen Hersteller wie Toyota, Nissan, Honda und andere Betriebe nur noch Pkw mit Batterie-, Wasserstoff- oder Hybridantrieb anbieten. Das erste große Ziel auf diesem

Weg sind die Olympischen Sommerspiele 2020 in Tokio, wenn die Regierung 6.000 wasserstoffbetriebene Elektroautos auf die Straße bringen will. Zudem können Interessierte großzügige Subventionen erhalten, wenn sie sich für diese Art der Mobilität entscheiden. Ein weiteres spannendes Detail bei den ehrgeizigen Zielen ist der Zusammenschluss von China und Japan bezüglich des Ladestandards (Japan nutzt den Chademo-Standard, China den GB/T-Standard). Die Kooperation beider Länder soll die Ladelandschaft harmonisieren, mit Ausnahme der europäischen und US-amerikanischen Autobauer, da diese den CCS-Standard (Combined Charging System) vorziehen.

Fazit: Die Visionen und Ziele erfolgreich umsetzen

Während die einen Länder sich ambitionierte Ziele setzen, um eine führende Rolle im Bereich Elektromobilität einzunehmen, haben andere hingegen noch Nachholbedarf. Allen Autoherstellern weltweit ist jedoch klar: An Elektroautos gibt es kein Vorbeikommen mehr, auch wenn hierzulande die Nachfrage noch schleppend verläuft. Die Fahrverbots-Urteile in den letzten Wochen haben gezeigt: Für den Verbrennungsmotor sieht es schlecht aus. Die Chance für die Elektromobilität ist da, jetzt müssen Autohersteller, Politik und Wissenschaft vermehrt an einem Strang ziehen, um die gesetzten Ziele auch einzuhalten.

Über den Autor: Robin Tschöpe



Gründen, Wachsen, Gas geben! Die großen Leidenschaften des gebürtigen Münsterländers Robin Tschöpe prägen seinen Lebenslauf bereits seit dem 18. Lebensjahr. Schon während des Abiturs baute er verschiedene Unternehmen in der Digitalbranche auf und legte dabei immer Fokus auf Nachhaltigkeit. Gemeinsam mit Thomas Behrens und seinem Bruder Chris Tschöpe folgte 2009 die Gründung einer auf Autohäuser spezialisierten Marketingagentur. Schnell erkannte er die fehlende Transparenz der Automobilindustrie für potenzielle Kunden. Wie könne man digital Leasingangebote deutschlandweit vergleichen ohne dabei die Souveränität

der Autohäuser zu verlieren? Drei Jahre später hatte das gleiche Gründerteam mit LeasingMarkt.de eine Antwort gefunden. LeasingMarkt.de tritt als Plattform zwischen Leasingnehmer und Autohaus auf und bleibt auf diesem Wege unabhängig und fair.

Über LeasingMarkt.de

[LeasingMarkt.de](https://www.leasingmarkt.de) ist ein deutscher Online-Marktplatz für Auto-Leasingangebote. Hier finden Kunden schnell und einfach das richtige Auto, das zu ihrer Lebenssituation und ihrem Finanzbudget passt. Händler auf der anderen Seite können ihre Angebote auf LeasingMarkt.de inserieren und stehen den Kunden mit Rat und Tat zur Seite. Der Online-Marktplatz wurde 2012 von den Autoliebhabern Thomas Behrens, Robin Tschöpe und Chris Tschöpe mit der Motivation gegründet, den deutschen Leasingmarkt für Fahrzeuge transparenter und übersichtlicher zu gestalten. Der Sitz des Unternehmens ist in Düsseldorf und Hamburg. Seit Juni 2018 ist mit LeasingMarkt.ch der Online-Marktplatz auch in der Schweiz verfügbar.

Pressekontakt:

Mashup Communications GmbH | Stefanie Möser | +49.30.83211974 |
leasingmarkt@mashup-communications.de