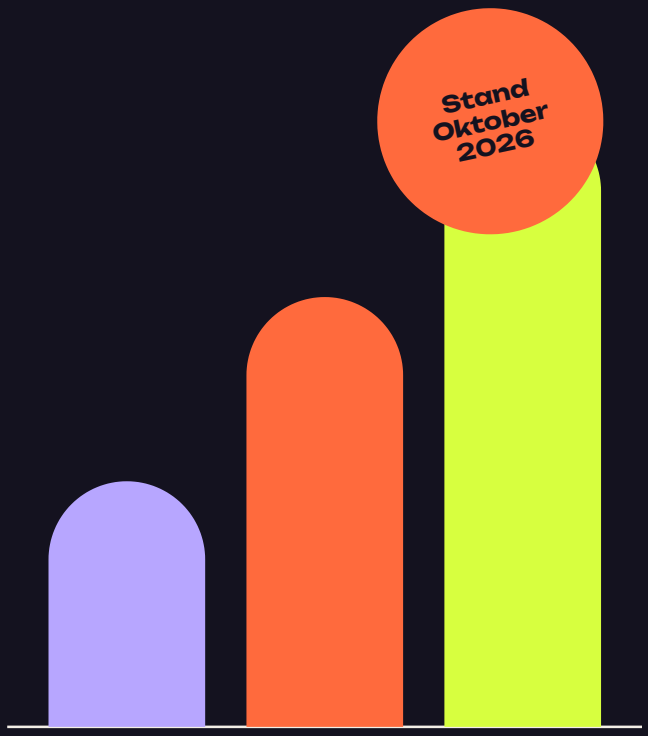
E-CAMPING lotse



WHITEPAPER · DATEN AUS DEUTSCHLAND, ÖSTERREICH, DER SCHWEIZ UND DEN NIEDERLANDEN

E-Camping Report 2027.

Was gerade passiert: Markt, neue Modelle, echte Reichweiten, bidirektionales Laden und die Lage auf den Campingplätzen. Mit eigener Auswertung von über 4.800 Campingplätzen.

Inhalt

01	Der Markt: Camping wächst, Freizeitfahrzeuge zögern	4
02	Die E-Welle kommt über den Pkw, Diesel schiebt	6
03	Die Fahrzeuge 2026/2027	8
04	Reichweite: solo und im Gespann	10
05	Laden unterwegs	11
06	Bidirektionales Laden	12
07	Die Campingplätze: Wo es hakt	14
08	Kosten, Modelle, Förderung, Recht	17
09	Ausblick 2027: Fristen und Thesen	19
10	Was jetzt zu tun ist	21
	Methodik, Quellen, Impressum	23

VORWORT

Warum dieser Report?

Wer heute mit dem E-Auto campen will, plant zweimal. Einmal die Route, einmal den Strom. Und am Ziel beginnt das Rätselraten: Darf ich hier laden? Wo? Mit wie viel Leistung? Zu welchem Preis?

Wir haben in den letzten Wochen Tausende Platz-Websites ausgewertet, mit Betreibern gesprochen und die aktuelle Studienlage zusammengetragen. Das Ergebnis ist ein Markt im Umbruch: Camping ist so beliebt wie nie, E-Autos werden zur Normalität, und die Campingplätze stehen dazwischen. Viele wollen, wenige wissen wie.

Dieser Report sortiert das. Er ist für Betreiberinnen und Betreiber, für Verbände, Portale und Partner. Und für alle Camper, die wissen wollen, was 2027 auf sie zukommt.

Roman Klesper
für das Team des E-Camping-Lotsen

SO LESEN SIE DIESEN REPORT

- Jede Zahl hat eine Quelle. Die hochgestellte Ziffer führt zum Quellenverzeichnis ab Seite 24.
- Wo Quellen sich widersprechen oder dünn sind, sagen wir das.
- Eigene Einschätzungen sind als solche gekennzeichnet.
- Stand aller Daten: 21. Oktober 2026.
- Wir sprechen Camper mit du an, Betreiber mit Sie.

DAS WICHTIGSTE IN 60 SEKUNDEN

Camping boomt. Der Strom kommt nicht hinterher.

Die E-Welle rollt nicht im Wohnmobil auf die Plätze, sondern im Pkw: als Zugfahrzeug vor dem Wohnwagen, als Auto für Ausflüge, als Familienauto vor dem Zelt. Die Plätze sind darauf kaum vorbereitet. Wer jetzt Netz, Ladepunkte und Transparenz klärt, hat 2028 einen Vorsprung.

44,7 Mio.
Übernachtungen auf deutschen Campingplätzen 2025. Plus 25 % gegenüber 2019.
Destatis[1]

34,5 %
der neuen Pkw waren im September 2026 reine E-Autos. 2025 waren es 19,1 %.
KBA[2,3]

48
von 75.368 neu zugelassenen Reisemobilen fuhren 2025 rein elektrisch.
CIVD[4,5]

15,4 %
der von ACSI inspizierten deutschen Plätze haben einen Ladepunkt. Die Niederlande: 36,1 %.
ACSI[6]

1 von 4
Plätzen, die das E-Auto auf ihrer Website erwähnen, verbietet das Laden.
Eigene Erhebung[7]

6 von 435
erfassten Plätzen in DACH und NL nennen Laden direkt am Stellplatz.
Eigene Erhebung[7]

150–220 km
reale Reichweite eines E-Autos mit Wohnwagen. Laden am Ziel wird unverzichtbar.
promobil, ADAC[8,9]

6 %
der befragten Plätze haben ein Lastmanagement. 21 % kennen ihre Netzanschlussebene nicht.
RegCamp[10]

Sechs Entwicklungen, die 2027 prägen

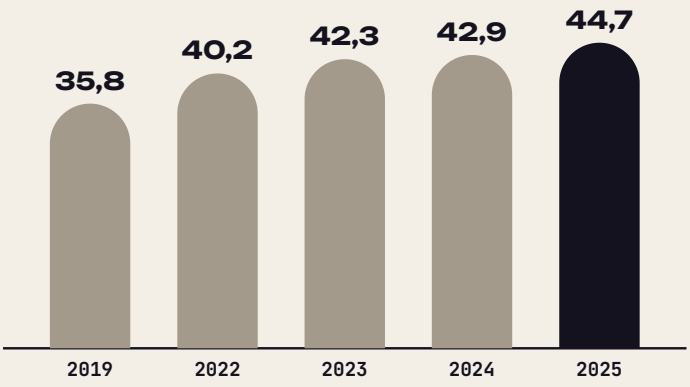
- **Bezahlbare E-Camper kommen.** Der VW ID. California Cruise wird ab Anfang 2027 ausgeliefert, für knapp 61.000 €.[11] Für ein großes, teilintegriertes E-Wohnmobil peilt Dethleffs die Serie 2028 an.[12]
- **Bidirektionales Laden ist im Markt.** Seit 2026 fallen beim Rückspeisen keine doppelten Netzentgelte mehr an, erste Tarife zahlen bis zu 720 € im Jahr.[13,14] Der Engpass sind Smart Meter.[15]
- **Neue Hardware-Regeln.** Ab 1. Januar 2027 müssen neu errichtete Ladepunkte die Norm ISO 15118-20 erfüllen, auch private.[16]
- **Laden unterwegs wird engmaschiger.** 214.334 öffentliche Ladepunkte, Ende 2027 muss das europäische Kernnetz alle 60 km 600 kW bieten.[17,16] Der Engpass verlagert sich ans Ziel.
- **Diesel schiebt den Umstieg.** Im September 2026 kostete ein Liter im Schnitt 2,39 €.[18] Ein E-Gespann braucht weniger als halb so viel Energie wie ein Diesel-Gespann.
- **Investitionen bleiben unsichtbar.** 84 % der deutschen Platz-Websites sagen nichts zum E-Auto-Laden.[7] Portale filtern nur Ja oder Nein: Ein Ladepunkt vor der Schranke zählt so viel wie Laden an jedem Stellplatz. (Einschätzung)

01

Camping wächst. Freizeitfahrzeuge zögern.

Campingplätze in Deutschland haben 2025 erneut einen Rekord aufgestellt. Gleichzeitig kühlt der Markt für neue Reisemobile ab. Beides ist wichtig für die Frage, wie schnell Strom auf die Plätze kommt.

ÜBERNACHTUNGEN AUF CAMPINGPLÄTZEN IN DEUTSCHLAND, IN MIO.



Betriebe ab 10 Stellplätzen, ohne Dauercamping. Quelle: Destatis[1,19]

44,7 Millionen Übernachtungen zählte das Statistische Bundesamt 2025 auf deutschen Campingplätzen. Das sind 4,2 % mehr als 2024 und 24,9 % mehr als 2019. Camping steht damit für 9,0 % aller Übernachtungen in Deutschland.[1]

Die amtliche Statistik ist dabei die Untergrenze. Rechnet man kleine Plätze und Reisemobil-Stellplätze außerhalb von Campingplätzen hinzu, kommt die dwif auf rund 74 Millionen Übernachtungen und 20,8 Mrd. € Ausgaben der Caravaning-Urlauber pro Jahr.[20]

2026 läuft bisher stabil: Das erste Halbjahr lag mit −1,1 % leicht unter Vorjahr. Den Juni-Einbruch (−17,4 %) erklärt Provimedia mit dem Pfingsttermin. Der Juli legte um 11,3 % zu, Januar bis Juli insgesamt um 3,0 %.[19,21]

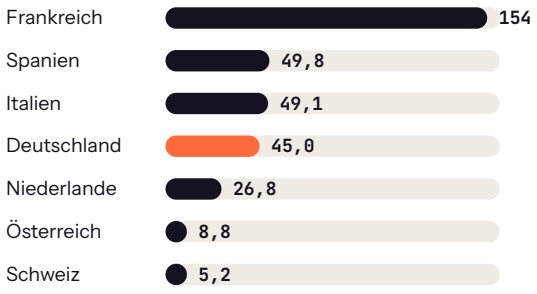
Europa campt mit

In der EU wurden 2025 rund **413 Millionen** Nächte auf Campingplätzen verbracht, 28,5 % mehr als 2015. Das ist mehr als jede achte Übernachtung (13,4 %).[22]

Die Niederlande zählten 2025 über 5,6 Millionen Campinggäste (+8,6 %).[23] Für deutsche Plätze sind sie der wichtigste Auslandsmarkt, im ersten Halbjahr 2026 mit +7,1 %.[19] Österreich meldete mit 8,8 Mio. Nächten einen Rekord (+3,5 %), die Schweiz ein Plus von 8,2 % auf 5,2 Mio.[24,25]

Warum das für E-Camping zählt: Niederländische Gäste kommen aus einem Land, in dem mehr als jeder dritte Campingplatz einen Ladepunkt hat (Kapitel 07). Sie bringen ihre Erwartungen mit.

CAMPING-ÜBERNACHTUNGEN 2025, IN MIO.



Quellen: Eurostat, Statistik Austria, BFS[22,24,25]

+105,5 %
Camping-Übernachtungen in Deutschland seit 2005 (21,7 Mio.)
Destatis[1]

+32 %
teurer wurde ein Wohnmobilstellplatz 2025 gegenüber 2020. Verbraucherpreise: +22 %.
Destatis[1]

3,5 Mio.
Übernachtungen an der Ostsee in Schleswig-Holstein, Deutschlands Camping-Region Nummer 1
Destatis[1]

Der Markt für Freizeitfahrzeuge kühlt ab

2025 wurden in Deutschland **94.134 Freizeitfahrzeuge** neu zugelassen (−2,3 %). Reisemobile hielten sich mit 75.368 Fahrzeugen stabil (+0,9 %), Caravans brachen um 13,4 % auf 18.766 ein. Der Branchenumsatz sank um rund 6,5 % auf 14,1 Mrd. Euro.[5]

2026 setzt sich das fort. Von Januar bis August kamen 54.405 Reisemobile (−5,1 %) und 14.352 Caravans (−3,7 %) neu auf die Straße.[26] Im Sommer sackten die Reisemobil-Zulassungen deutlich ab: Juli −15,7 %, August −21,4 %.[27]

Gleichzeitig wächst der Bestand. Seit April 2025 sind in Deutschland erstmals über eine Million Wohnmobile zugelassen.[28] Auf dem Gebrauchtmarkt gab es 2025 mit 192.239 Besitzumschreibungen einen Rekord.[5]

1 Mio.+
Wohnmobile in Deutschland zugelassen
KBA, 04/2025[28]

−5,1 %
Reisemobil-Neuzulassungen Jan.–Aug. 2026
CIVD[26]

259.000
Besucher Caravan Salon 2026, die Hälfte mit Kaufabsicht
Messe Düsseldorf[29]

1/3
der Salon-Besucher waren Neueinsteiger
Messe Düsseldorf[29]

Warten Käufer auf den E-Camper? Die Branche erklärt den Rückgang mit schwacher Konjunktur und Lagerbeständen aus der Pandemie.[30] Wir vermuten zusätzlich: Ein Teil der Zielgruppe will keinen Verbrenner mehr kaufen und wartet auf bezahlbare E-Modelle. Belegt ist das noch nicht. (Einschätzung)

Das Leitthema des Caravan Salons 2026 war nicht der E-Antrieb, sondern **Autarkie und gasfreier Betrieb**: große Lithium-Batterien, Wechselrichter, Induktionsfelder, Klimaanlagen.[29] Für Plätze heißt das: Der Strombedarf pro Stellplatz steigt, auch ganz ohne E-Auto. (Einschätzung)

Wer campt: jünger, öfter im Mietfahrzeug, gut verdienend

17 Mio.
Deutsche ab 16 Jahren campen, ein Viertel der Bevölkerung.
ADAC 2026[31]

39 %
der 16- bis 39-Jährigen campen. 2023 waren es 35 %.
ADAC 2026[31]

40 %
der Wohnmobil- und Caravan-Nutzer mieten ihr Fahrzeug (2023: 35 %).
ADAC 2026[31]

60 %
der Camper haben ein Haushaltsnetto ab 3.000 €. Bevölkerung: 44 %.
YouGov 2026[32]

76 %
ist ein Strom- und Wasseranschluss am Stellplatz wichtig.
YouGov 2026[32]

910 €
Budget pro Erwachsenem für den Haupt-Campingurlaub.
ADAC 2026[31]

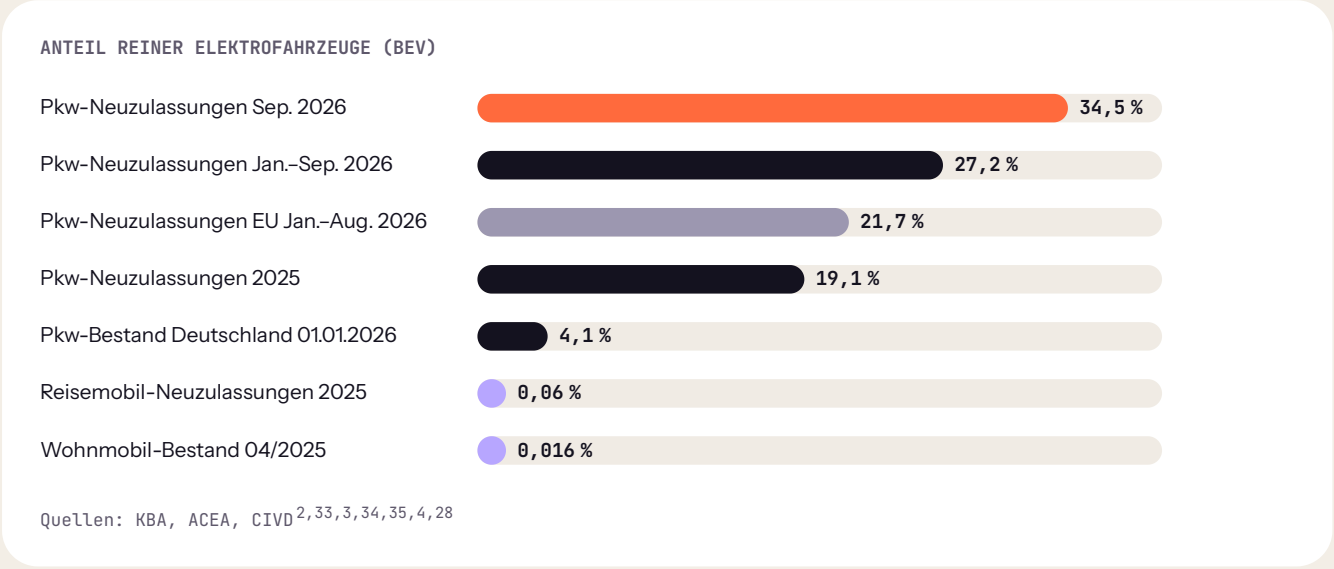
WAS DAS BEDEUTET

Camper verdienen überdurchschnittlich, und immer mehr mieten ihr Fahrzeug. Das ist eine Gruppe, die heute häufig E-Autos fährt. Wer ihr nicht sagt, ob sie laden kann, riskiert, sie an den Platz nebenan zu verlieren. (Einschätzung)

02

Die E-Welle kommt über den Pkw.

Beim Pkw ist Elektro 2026 in der Breite angekommen. Beim Reisemobil ist es eine Randerscheinung. Für Campingplätze heißt das: Die Ladeanfragen der nächsten Jahre kommen von Pkw-Fahrern, nicht von Wohnmobilisten.



Quellen: KBA, ACEA, CIVD[2,33,3,34,35,4,28]

Pkw: von der Nische zur Normalität

Am 1. Januar 2026 waren in Deutschland **2.034.260 reine E-Autos** zugelassen, 23,2 % mehr als ein Jahr zuvor.[35] 2025 lag ihr Anteil an den Neuzulassungen bei 19,1 %.[3] Von Januar bis September 2026 waren es bereits 27,2 % oder 604.144 Fahrzeuge, also mehr als im gesamten Vorjahr.[33] Im September erreichte der Anteil mit 34,5 % einen Rekord.[2]

Treiber sind die neue E-Auto-Prämie von 1.500 bis 6.000 € für Haushalte bis 80.000 € Jahreseinkommen, bis 01.10.2026 mit 97.790 bewilligten Anträgen,[36] und der teure Diesel (nächste Seite).

Eigene Hochrechnung: Hält das Tempo, sind Anfang 2027 rund 2,8 Millionen E-Autos zugelassen. Statistisch wäre dann rund jedes achtzehnte Auto elektrisch, in der überdurchschnittlich verdienenden Camping-Zielgruppe eher mehr.

Reisemobil: noch nicht angekommen

Von gut einer Million Wohnmobilen fuhren im April 2025 gerade einmal **160** rein elektrisch.[28] Unter den 75.368 neuen Reisemobilen 2025 waren 48 Elektrofahrzeuge.[4,5] Gründe sind Gewicht, Preis und Reichweite (Kapitel 03 und 04).

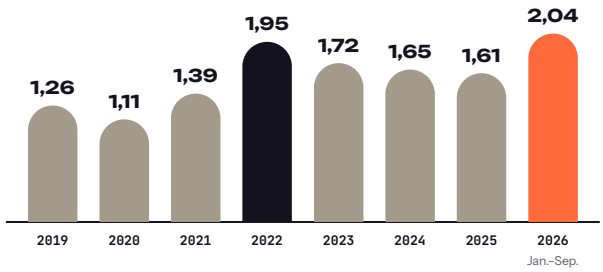
Beim Wohnwagen zeigt sich dasselbe Bild über das Zugfahrzeug: In einer ACSI-Umfrage unter rund 5.000 Caravan-Besitzern zogen nur 1,8 % mit einem E-Auto, nach 1,1 % im Vorjahr. Als Hindernisse nannten 75 % die Reichweite und 33 % Ladesäulen, an die man mit Anhänger nicht heranfahren kann.[37]

Für Betreiber: Die erste Welle sind E-Pkw vor Zelt, Mobilheim und Wohnwagen. Sie laden typischerweise über Nacht und brauchen dafür keinen Schnelllader, sondern 11 kW und eine klare Regel.

Der zweite Treiber: Diesel wird teuer

Neben der Prämie schiebt der Spritpreis. 2026 ist Diesel im Schnitt teurer als im Krisenjahr 2022. Für Camper mit Gespann ist das der stärkste Grund, über ein E-Auto nachzudenken.

DIESEL IN DEUTSCHLAND, JAHRESMITTEL IN € JE LITER



2026: Mittel der Monate Januar bis September. Quelle: ADAC[18]

2,39 €
je Liter Diesel im September 2026, teuerster Monat des Jahres
ADAC[18]

2,25 €
je Liter am 14.10.2026, Rohöl Brent bei rund 106 $
ADAC[38]

Dazu kommen Motive, die sich schwer in Euro fassen lassen: Unabhängigkeit vom Ölpreis, Nachhaltigkeit, Autarkie. Autarkie war das Leitthema des Caravan Salons 2026.[29] Wer am Platz Solarstrom lädt, fährt mit Energie aus der Region. (Einschätzung)

WAS 100 KM MIT WOHNWAGEN KOSTEN



Eigene Rechnung, Richtwerte. E-Gespann 38 kWh/100 km bei 80 km/h (promobil-Test), Diesel-Gespann 11 l/100 km angenommen. Preise: ADAC, BDEW, Platzpreise aus Kapitel 05[8,38,39]

Die Preisgrenze: Ab rund 65 ct/kWh wird Laden am Platz für Gäste teurer als Diesel.

EXKURS ENERGIE

1 Liter Diesel enthält knapp 10 kWh.

Ein Diesel-Gespann mit 11 Litern setzt auf 100 km rund 108 kWh um, ein E-Gespann rund 38 kWh, also gut ein Drittel.[40,8] Der Elektromotor macht aus der Energie vor allem Bewegung, der Diesel vor allem Wärme.

Auch wenn man die Verluste im Kraftwerk mitrechnet, braucht das E-Gespann gut 40 % weniger Energie.[41] (eigene Rechnung)

37 %

der E-Camper, die nicht auf dem Platz laden, nennen als Grund zu hohe Strompreise. 27 % sagen, die Infrastruktur trägt die Dauerlast nicht, 17 % stoßen auf ein Verbot. Jeder zweite lädt gar nicht auf dem Platz, nur unterwegs.[42] (Umfragen in einer E-Camper-Gruppe, n = 52 und 61, nicht repräsentativ)

Leicht ziehen: kleine Anhänger halten die Reichweite

Hersteller reagieren auf E-Zugfahrzeuge. Dethleffs zeigte 2026 mit dem c.fold einen Faltcaravan, 775 kg leer und abgesenkt 1,65 m hoch, ausdrücklich für E-Autos gebaut. Nach Herstellerangabe bringt er bis zu 100 km mehr Reichweite.[43] Leichte Caravans wie Adria Aviva Lite (660 kg leer) oder Karoo Adventure (750 kg) zielen auf dieselbe Gruppe.[44]

EIGENE TESTFAHRT

Solo mit 130 km/h und mit Dachzeltanhänger mit 90 km/h war der Verbrauch unseres VW ID.7 Tourer Pro etwa gleich. Die Reichweite lag beide Male bei rund 300 km. Für Plätze heißt das: Faltcaravan, Dachzelt und Mini-Caravan kommen mit Reichweite an und laden über Nacht nach. (Einzelfahrt, keine Messreihe)

03

Die Fahrzeuge 2026 und 2027.

Es gibt sie, die elektrischen Camper. Aber vor allem als kompakte Vans und Ausbauten kleiner Hersteller. Der klassische 3,5-Tonner mit vier Betten und 400 km Reichweite bleibt vorerst Studie.

MODELL	BASIS	AKKU	REICHWEITE (WLTP)	DC-LADEN	PREIS AB	STATUS 10/2026
VW ID. California Cruise [11]	VW ID. Buzz Pro	79 / 86 kWh	Basis 460 / 498 km; Camper offen	bis 200 kW	knapp 61.000 €	Auslieferung Anfang 2027
Alpincamper PV5 [45]	Kia PV5	71,2 kWh	416 km; real ca. 320–350 km	150 kW	ca. 55.000 €	erhältlich
Eifelland Relax [46]	Nissan Interstar-e	87 kWh	bis 410 km (Basis)	130 kW, AC 22 kW	89.900 €	Premiere 2026
eVentje ID. Buzz [47]	VW ID. Buzz	77 kWh	424 km; real ca. 375 km	170 kW	95.000 €	Lieferzeit ca. 9 Monate
Tonke EQV [47]	Mercedes EQV	100 kWh	300–400 km (Hersteller)	k. A.	84.513 €	erhältlich
Iridium e-V25 [47]	Ford E-Transit	68 kWh nutzbar	bis 317 km	115 kW	129.900 €	erhältlich

Reichweiten meist für das Basisfahrzeug. Ausbauten wiegen mehr und kommen weniger weit. Auswahl, keine vollständige Marktübersicht.

Der wichtigste Neuzugang: VW ID. California Cruise

Volkswagen hat auf dem Caravan Salon 2026 den ersten elektrischen California gezeigt. Basis ist der ID. Buzz Pro mit 79 oder 86 kWh und bis zu 200 kW Ladeleistung. Die Auslieferung beginnt Anfang 2027, weitere E-California-Varianten sollen bis 2028 folgen. [11]

Der Cruise ist bewusst schlicht: ein Bett, keine Küche. Dafür kann er per V2L Geräte mit 2 kW dauerhaft und 3,6 kW in der Spitze versorgen und hält das Fahrzeug bis zu 48 Stunden temperiert. [11] Er ist damit eher Schlafmobil als Reisemobil, und er zeigt, wohin die Reise geht: Das Fahrzeug wird zur Steckdose.

Große Reisemobile: Studien mit Ziel 2028

Dethleffs entwickelt mit dem e.home Eco einen teilintegrierten E-Camper. Aktuell schafft die Studie rund 240 km WLTP, Ziel sind mindestens 400 km, Serienreife ist für 2028 geplant. [12] Die Studie EVOLVE zeigte 2026 eine eigene Plattform mit 128 kWh und über 400 km realer Reichweite nach Herstellerangabe, aber ohne Serienfahrplan. [48]

Als Basis für künftige Ausbauten interessant ist der Mercedes VLE: 115 kWh, über 700 km WLTP, voraussichtlich bis zu 315 kW Ladeleistung und für bidirektionales Laden vorbereitet. [49]

Ein volatiler Markt

Mehrere angekündigte E-Camper sind wieder verschwunden: Der Hersteller des XBUS ging 2024 in die Insolvenz, Bürstner Lineo Electric und Mercedes EQT Marco Polo kamen nicht in Serie. [50] Wer heute einen E-Camper kauft, sollte auf Service und Ersatzteile achten. Für Plätze heißt das: Die Fahrzeugflotte bleibt bunt, der gemeinsame Nenner ist der Ladestecker Typ 2 und CCS.

Wohnwagen mit eigenem Antrieb: Serie gibt es nur in den USA

Ein Caravan mit eigener Batterie und angetriebener Achse würde das Reichweitenproblem des Gespanns entschärfen. In Serie gibt es das 2026 nur in Nordamerika: Der Lightship AE.1 (77 kWh) wird seit August 2025 gebaut und kostet ab 157.500 US-Dollar, der Pebble Flow (45 kWh) ab 139.500 US-Dollar.[51]

In Europa sind angetriebene Wohnwagen bisher Prototypen geblieben, etwa der Dethleffs e.home Coco. Ein Serienmodell eines großen europäischen Herstellers haben wir nicht gefunden. Für 2027 rechnen wir hier nicht mit Bewegung. (Einschätzung)

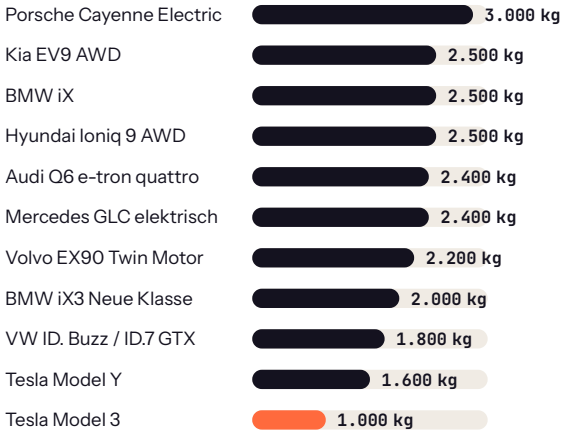
E-Autos als Zugfahrzeug

Die Auswahl an E-Autos mit hoher Anhängelast ist 2026 so groß wie nie. Große SUV ziehen 2.000 bis 3.000 kg, und damit fast jeden Familien-Wohnwagen.[52]

Aber Vorsicht bei der Version: Allrad- und Topmotorisierungen ziehen oft doppelt so viel wie die Basisvarianten. Der Kia EV9 darf mit Allrad 2.500 kg ziehen, mit Hinterradantrieb nur 900 kg. Viele Basisversionen liegen bei 750 bis 1.000 kg.[52]

Das zweite Nadelöhr ist nicht das Ziehen, sondern das Laden: Mit Anhänger passt man an die meisten Ladepunkte nicht heran (Kapitel 05).

ANHÄNGELAST GEBREMST, STÄRKSTE VERSION



Auswahl. Quellen: ADAC, EV Database, enivio, Stand 2026[52,53]

Gewicht und Führerschein: die 4,25-Tonnen-Frage

Eine Batterie wiegt mehrere Hundert Kilo. Beim Eifelland Relax bleiben bei 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht nur 435 kg Zuladung.[46] Der CIVD rechnet vor, dass die zusätzlichen 750 kg einer 4,25-Tonnen-Grenze etwa dem Gewicht eines Reisemobil-Akkus entsprechen.[54]

STAND DER REGEL

Die EU-Führerscheinrichtlinie 2025/2205 erlaubt mit Klasse B künftig Wohnmobile bis 4.250 kg, nach Schulung oder Prüfung. Die Mitgliedstaaten haben bis 26.11.2028 Zeit, angewendet wird die Regel ab 26.11.2029. Deutschland hat sie noch nicht umgesetzt; ein diskutierter Entwurf sieht mindestens 7 Stunden Schulung vor.[55]

435 kg
Zuladung bleiben beim Eifelland Relax (87 kWh) bis 3,5 t
CamperVans[46]

ca. 570 kg
Restzuladung beim Alpincamper auf Kia PV5
promobil[45]

3.425 kg
Leergewicht der Studie Dethleffs e.home Eco, kaum Luft bis 3,5 t
promobil[12]

04

Reichweite: solo gut, im Gespann halbiert.

Für Alltag und Urlaub ohne Anhänger reichen die Reichweiten heutiger E-Autos. Mit Wohnwagen halbieren sie sich. Wer so reist, muss alle 1,5 bis 2,5 Stunden laden, und spätestens am Ziel.

REALE REICHWEITE IM TEST: SOLO UND MIT WOHNWAGEN

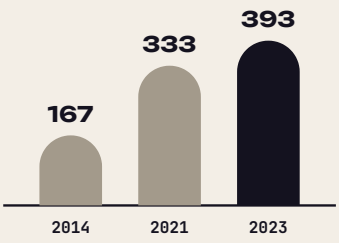


Model Y Performance mit 1.000-kg- und 1.600-kg-Wohnwagen bei Konstantfahrt (promobil/Bosch, 2026). Kia EV6 AWD mit Dethleffs Aero, Ø 69 km/h (ADAC, 2022)[8,9]

Was die Tests zeigen

- Mit Wohnwagen steigt der Verbrauch um **80 bis 120 %**: ADAC maß +83 % bei gemischter Fahrt, promobil +106 bis 119 % bei konstant 100 km/h.[9,8]
- **Tempo schlägt alles:** 80 statt 100 km/h bringt im promobil-Test rund 55 km mehr Reichweite.[8]
- **Aerodynamik schlägt Gewicht:** Der größere, schwerere Wohnwagen verbrauchte weniger als der kleinere, leichtere.[8]
- Beim ADAC-Test musste der Wohnwagen an jedem Ladestopp abgekoppelt werden.[9]

Solo: Reichweite wächst langsamer als gedacht



Ø reale Reichweite im ADAC Ecotest, km[56]

Die IEA beziffert die durchschnittliche Reichweite neuer E-Autos weltweit auf knapp 380 km. Seit 2020 ist sie nur um rund 10 % gestiegen.[57] Im Winter sinkt sie bei 0 °C auf rund 78 %.[58]

Zwei Exkurse: Luftwiderstand und Rekuperation

EXKURS LUFTWIDERSTAND

Der Luftwiderstand wächst mit dem Quadrat der Geschwindigkeit, die nötige Leistung sogar mit der dritten Potenz. Von 80 auf 100 km/h steigt der Luftwiderstand um gut 50 %. Ein Wohnwagen vergrößert die Stirnfläche meist auf mehr als das Doppelte. Deshalb kostet Tempo im Gespann so viel Reichweite, und deshalb schlägt Aerodynamik das Gewicht.[8] (Physik, eigene Rechnung)

EXKURS REKUPERATION

Beim Verzögern und bergab arbeitet der Elektromotor als Generator und lädt den Akku wieder auf. Ein Verbrenner macht aus derselben Energie Wärme an den Bremsen. Gerade im Bergland holt ein E-Auto so einen Teil der Energie zurück, die es bergauf gebraucht hat. Mit Anhänger bremst die Auflaufbremse des Wohnwagens weiter mechanisch. (Einordnung)

05

Laden unterwegs: fast gelöst. Am Ziel nicht.

Das öffentliche Ladenetz wächst schneller als je zuvor. Auf der Autobahn ist Laden 2027 kein Abenteuer mehr. Die Lücken liegen woanders: auf dem Land, mit Anhänger und am Urlaubsort.

214.334
öffentliche Ladepunkte in Deutschland am 01.09.2026
Bundesnetzagentur[17]

56.572
davon Schnellladepunkte über 22 kW, rund 40.800 mit mindestens 150 kW (Stand 01.08.2026)
BNetzA[17,59]

+10 %
mehr Ladepunkte in acht Monaten (01.01.2026: 193.985)
BNetzA[60,17]

9–10
E-Autos je öffentlichem Ladepunkt (eigene Rechnung)
KBA, BNetzA[35,17]

Fernstraßen: der Plan steht

Vom Deutschlandnetz sind 100 der 200 Standorte an unbewirtschafteten Autobahn-Rastplätzen eröffnet, der Rest folgt 2027, vereinzelt 2028.[61] Die EU-Verordnung AFIR verlangt bis Ende 2027 im europäischen Kernnetz alle 60 km Ladeparks mit mindestens 600 kW und zwei Ladepunkten ab 150 kW.[16] Der Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 der Bundesregierung bündelt 41 Maßnahmen, finanzwirksame stehen unter Haushaltsvorbehalt.[62]

Fläche: große Unterschiede

Stuttgart kommt auf 2.107 Ladepunkte je 100 km², Suhl auf 53.[63] Campingplätze liegen meist dort, wo die Dichte gering ist: am See, im Wald, an der Küste. Ein Ladepunkt am Platz ist deshalb oft der einzige im Umkreis. (Einschätzung)

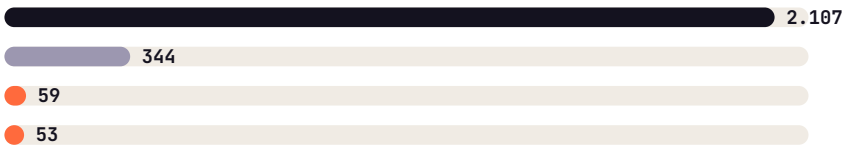
Gespann: die blinde Stelle

Wie viele Ladepunkte in Deutschland mit Anhänger anfahrbar sind, zählt niemand. Das Ladesäulenregister erfasst das Merkmal nicht. Der ADAC beobachtet mehr Durchfahrt-Ladeplätze an neuen Ladeparks, eine Pflicht dafür gibt es nicht.[52] Für ein Drittel der niederländischen Caravan-Besitzer sind nicht anfahrbare Ladesäulen ein Grund, nicht elektrisch zu ziehen.[37]

Preise: Ladestrom ist Gastronomiepreis

Haushalte zahlen 2026 im Schnitt 37,0 ct/kWh.[39] Auf Campingplätzen mit Ladepunkt haben wir Preise zwischen 45 ct (AC, Wulfener Hals) und 70 ct/kWh (Lug ins Land) gefunden.[64,65] Das ist marktüblich für öffentliches Laden, für Gäste aber erklärungsbedürftig, besonders neben Pauschalen für den Stellplatzstrom.

ÖFFENTLICHE LADEPUNKTE JE 100 KM², AUSWAHL, STAND 01.09.2026



Kreisfreie Städte, dazu der Landkreis mit der höchsten Dichte. Quelle: Ladesäulenatlas 1Komma5° auf Basis Bundesnetzagentur[63]

Für dich als Camper

Plan mit Gespann Ladeparks mit Durchfahrt-Plätzen ein, fahr 80 statt 100 km/h und frag vorher, ob und wo du am Platz laden darfst. Eine Nacht an der Campingsteckdose bringt grob 80 bis 200 km. Plätze mit Ladeangebot: **ecampinglotse.de/plaetze**

06

Bidirektionales Laden: vom Versprechen zum Tarif.

2026 hat Deutschland die wichtigsten rechtlichen Bremsen gelöst, erste Hersteller zahlen Geld dafür. Für Campingplätze ist das Thema 2027 vor allem eine Frage der richtigen Hardware.

V2L — VEHICLE TO LOAD

Das Auto als Steckdose. Geräte hängen direkt am Fahrzeug.

STAND 2026

Breit verfügbar, z. B. Kia, Hyundai, VW ID. California Cruise. Typisch bis 3,6 kW.[66,11]

BEIM CAMPING

Kaffeemaschine, Kühlbox, Heizlüfter am Zelt. 3,6 kW sind so viel wie eine 16-A-Campingsteckdose.

V2H — VEHICLE TO HOME

Das Auto versorgt ein Gebäude, gesteuert über ein Energiemanagement.

STAND 2026

Erste Wallboxen und Freigaben, z. B. für VW ID.-Modelle mit 77 kWh und mehr.[67]

BEIM CAMPING

Auf dem Platz theoretisch als Puffer für Mittags-PV und Lastspitzen. Praktisch 2027 kaum umsetzbar.

V2G — VEHICLE TO GRID

Das Auto speist ins Netz zurück und wird am Strommarkt vermarktet.

STAND 2026

BMW mit E.ON seit Februar 2026, Mercedes angekündigt, VW mit Elli ab Q4 2026.[14,68,69]

BEIM CAMPING

Gäste-Fahrzeuge wechseln täglich. Für Plätze frühestens ab 2028 ein Thema. (Einschätzung)

RECHTSRAHMEN IN DEUTSCHLAND

01.01.2026
Keine doppelten Netzentgelte mehr
Rückgespeister Strom ist von Netzentgelten befreit, auch bei bidirektionalen Ladepunkten. Gilt für Anlagen mit Inbetriebnahme bis 04.08.2029, für 20 Jahre.[13]

01.01.2026
Stromsteuer: kein Versorger durch Rückspeisen
Wer zurückspeist, wird nicht zum Stromversorger, eine Doppelbesteuerung entfällt. Details für V2G sind juristisch umstritten.[70,13]

01.10.2026
MiSpeL beschlossen
Bidirektionale Ladepunkte werden Speichern weitgehend gleichgestellt, Mischbetrieb wird abrechenbar. Umsetzung bis Ende September 2027.[71]

01.01.2027
ISO 15118-20 wird Pflicht
Neu errichtete öffentliche und private Ladepunkte müssen den Kommunikationsstandard erfüllen. Das macht sie nicht automatisch rückspeisefähig, aber vorbereitet.[16,72]

ab 2029
Netzentgeltreform
Die Befreiung gilt rechtlich als nicht in Stein gemeißelt: Die Bundesnetzagentur kann im Zuge der Reform abweichen.[13]

Kurz erklärt: Warum war es so schwer?

Strom, der aus dem Netz ins Auto und später zurück ins Netz fließt, wurde bisher doppelt belastet: beim Laden mit Netzentgelten und Steuern, beim Rückspeisen noch einmal. Damit rechnete sich kein Geschäftsmodell.

Seit 2026 ist das weitgehend beseitigt. Offen bleiben Smart Meter, Wallboxen und Herstellerfreigaben.

5,9 %

aller Messstellen in Deutschland hatten Mitte 2026 ein intelligentes Messsystem. Bei den Pflichtfällen waren es 26,1%. Ohne Smart Meter kein V2G.

Bundesnetzagentur[15]

Die ersten Angebote in Deutschland

ANBIETER	FAHRZEUGE	HARDWARE	VERGÜTUNG	STATUS
BMW + E.ON[14]	BMW iX3 (Neue Klasse)	DC-Wallbox 11 kW, ab 2.095 €	bis 720 €/Jahr, an Anschlussstunden gekoppelt	seit 02/2026
Mercedes-Benz[68]	zunächst GLC elektrisch, neue C-Klasse; weitere per Update	DC-Wallbox 11 kW, 2.990 € (Einführung 1.990 €)	über 500 €/Jahr bei 12 h täglich angesteckt (Herstellerschätzung)	angekündigt 13.10.2026
VW + Elli[69]	ID.-Modelle mit mind. 77 kWh und aktueller Software	DC-Wallbox 11 kW, Preis offen	bis 720 € im ersten Jahr	Start Q4 2026
Renault / Mobilize[73]	Renault 5, Alpine A290 (AC-bidirektional)	AC-Wallbox	Frankreich: Ø ca. 350 €/Jahr	in DE kein Start bestätigt

Tesla bietet bidirektionales Laden (Powershare) bisher nur in den USA an. Stand 17.10.2026.

Was es bringt

Die Agora Verkehrswende sieht für V2G bis 2030 ein Erlöspotenzial von bis zu 500 € pro Fahrzeug und Jahr, mit eigener PV mehr. V2H allein lohnt sich wegen der teuren Hardware kaum.[74] Fraunhofer ISE und ISI beziffern die möglichen Einsparungen für das deutsche Energiesystem auf bis zu 8,4 Mrd. € pro Jahr bis 2040.[75]

Was noch fehlt

- **Hardware:** Laut ADAC war im Juni 2026 nur eine bidirektionale Wallbox breit für Privatkunden lieferbar. Der Markt ist DC-dominiert, 11 kW, ab rund 2.000 €.[67]
- **Smart Meter:** 5,9 % aller Messstellen.[15]
- **Freigaben:** Hersteller begrenzen, welche Modelle wie viel entladen dürfen.[67]

Was das für Campingplätze heißt

V2L ersetzt keinen Platzstrom. Wo es Strom zu vernünftigen Preisen am Stellplatz gibt, nutzen E-Camper ihn und wollen mit vollem Akku weiterfahren. V2L zählt dort, wo kein Anschluss liegt: Zeltwiese, Stellplatz ohne Strom, Pause unterwegs. Auch dann wollen Gäste vor der Abreise laden. Der Ladebedarf am Platz steigt, er sinkt nicht. (Einschätzung)

V2G auf dem Platz ist 2027 kein Geschäftsmodell. Gäste-Fahrzeuge wechseln, die Abrechnung von Mischbetrieb wird erst bis Ende September 2027 bei Netz- und Messstellenbetreibern umgesetzt, und beim Weiterverkauf von Strom an Gäste gibt es eigene rechtliche Fragen (Kapitel 08).[71,76]

Was Betreiber 2027 tun können: Ladepunkte nach ISO 15118-20 kaufen, Lastmanagement einführen und PV-Strom tagsüber gezielt in Fahrzeuge lenken. Damit ist die Infrastruktur bereit, wenn das Fahrzeug zum Speicher wird. (Einschätzung)

RECHENBEISPIEL

Ein Abend am Zelt mit V2L

Licht, Kühlbox, zweimal Kochen und eine Stunde Heizlüfter brauchen zusammen grob 3 bis 5 kWh. Das kostet bei 18 kWh/100 km rund 15 bis 30 km Reichweite. Unkritisch für den Abend, aber relevant für die Weiterfahrt mit Gespann. (eigene Rechnung, Richtwerte)

Das E-Auto wird zur Steckdose und irgendwann zum Speicher des Platzes.

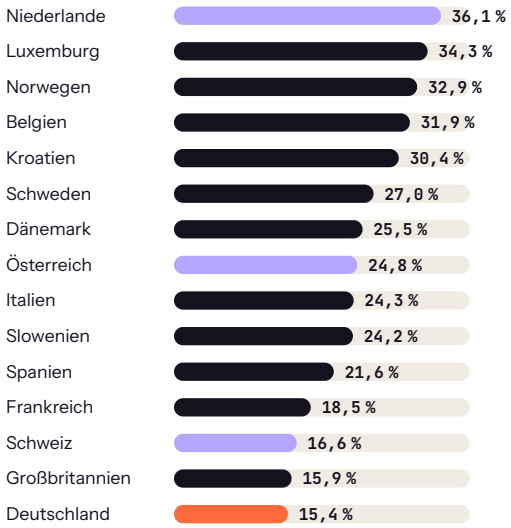
Unsere Einschätzung für die Zeit nach 2028, wenn Abrechnung, Smart Meter und Fahrzeugfreigaben Standard sind.

07

Die Campingplätze: Wo es hakt.

Die Zahl der Plätze mit Ladepunkt wächst. Aber Deutschland liegt im europäischen Vergleich hinten. Und selbst wo geladen werden kann, erfahren Gäste es oft erst an der Rezeption.

ANTEIL DER VON ACSI INSPIZIERTEN PLÄTZE MIT LADEPUNKT, 06/2025



Top 15 Länder. Quelle: ACSI[6]

Der Campingführer ACSI inspiziert jedes Jahr rund 10.000 Plätze. Im Juni 2025 hatten **2.000 davon einen Ladepunkt**, 20,9 %. Im Januar 2023 waren es erst 714. Die Zahl hat sich in zweieinhalb Jahren fast verdreifacht.[6]

Deutschland liegt mit **15,4 %** auf Rang 15, hinter Frankreich und Großbritannien. Die Niederlande kommen auf 36,1 %, Österreich auf 24,8 %.[6] Die ADAC-Plattform PiNCAMP kam im Juli 2025 für Deutschland auf 251 von 1.873 Plätzen oder 13,4 %.[77] Im Oktober 2026 listen PiNCAMP und Eurocampings europaweit jeweils rund 2.500 Plätze mit Ladepunkt.[78]

DER NORWEGEN-EFFEKT

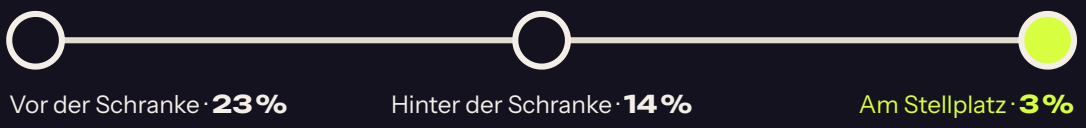
In Norwegen waren 2025 95,9 % der neuen Pkw elektrisch, im Bestand fast jedes dritte Auto.[79] Ebenfalls rund jeder dritte Campingplatz hat einen Ladepunkt.[6] Der Neuwagenmarkt ist fast vollelektrisch, die Plätze ziehen langsamer nach. Als Engpass nennt der norwegische E-Auto-Verband schwache Stromanschlüsse, oft nur 9 A.[80] (Einordnung)

Was die Betreiber selbst sagen

Die RegCamp-Befragung unter Mitgliedern des Bundesverbands der Campingwirtschaft (BVCD) ergab einen höheren Wert: **34 %** der Plätze haben eigene Ladeinfrastruktur, im Schnitt 3,3 Ladepunkte hinter und 2,4 vor der Schranke. Aber nur **3 %** bieten Laden an ausgewählten Stellplätzen. 45 % haben weder auf dem Platz noch in der Nähe einen Ladepunkt.[10]

Von den Plätzen ohne Ladepunkt wollen 40 % in den nächsten fünf Jahren ziemlich sicher bauen, weitere 36 % vielleicht.[10] Einordnung: Die Stichprobe (n = 119) besteht aus Verbandsmitgliedern, die freiwillig teilgenommen haben. Engagierte Plätze sind vermutlich überrepräsentiert. Die Portalwerte von 13 bis 15 % halten wir für näher am Gesamtmarkt.

WO GELADEN WIRD: ANTEIL DER BEFRAGTEN PLÄTZE MIT LADEPUNKT AN DIESEM ORT

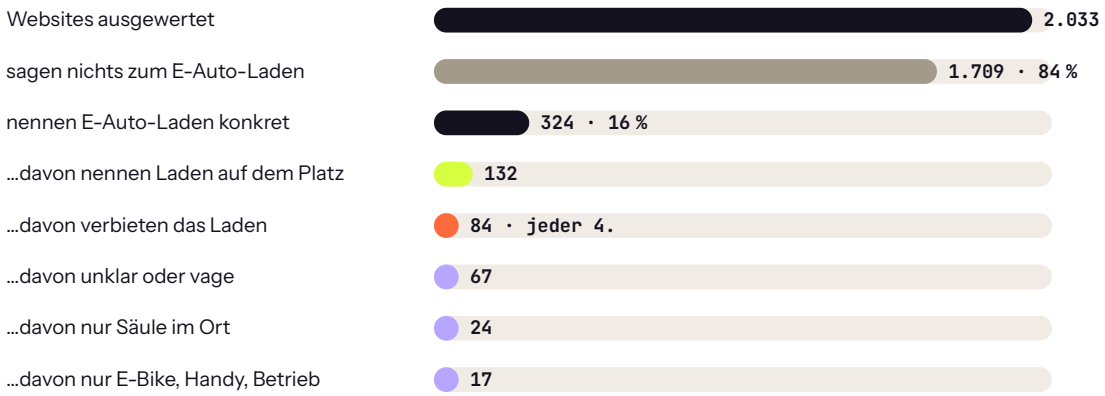


Mehrfachnennung möglich, BVCD-Mitglieder, n = 119. Quelle: RegCamp[10]. Am Stellplatz laden zu können, ist das, was E-Camper eigentlich suchen.

Eigene Erhebung: Was Platz-Websites über das Laden sagen

Für diesen Report haben wir die Websites aller auf camping.info gelisteten Campingplätze in Deutschland, den Niederlanden, Österreich und der Schweiz automatisiert ausgewertet und jeden Treffer mit wörtlichem Zitat belegt (Methodik Seite 23).[7]

DEUTSCHLAND: 2.138 PLÄTZE, DAVON 2.033 MIT ERREICHBARER WEBSITE, OKTOBER 2026



Quelle: E-Camping-Lotse, eigene Erhebung, Webcrawl 06.–07.10.2026[7]. Zusammen mit 30 zusätzlich von Hand recherchierten Plätzen ergeben sich 162 deutsche Plätze, nach Qualitätsprüfung 158 (Stand 16.10.2026).

Drei Befunde

- **Schweigen ist die Regel.** 84 % der Platz-Websites sagen nichts zum E-Auto-Laden. Das ist kein Nein: Viele Plätze regeln es an der Rezeption. Für Gäste, die vorher planen, ist es trotzdem ein Nein.
- **Jeder vierte verbietet.** Von den 324 Plätzen, die das Thema ansprechen, untersagen 84 das Laden ausdrücklich, meist mit Verweis auf die Stellplatz-Absicherung.
- **Wo geladen wird, fehlen Details.** Bei 72 % der 162 deutschen Plätze mit belegtem Ladeangebot (Stand 06.10.2026) steht nicht, wo geladen wird, bei 78 % fehlt die Leistung. Nur 11 % nennen eine Abrechnung nach kWh.

WAS GÄSTE NICHT ERFAHREN: 162 DEUTSCHE PLÄTZE MIT LADEANGEBOT



Anteil der Plätze, Stand 06.10.2026[7]

6 von 435

Von 435 im Portal gelisteten Plätzen in DACH und den Niederlanden mit Ladeangebot nennen nur 6 einen Ladepunkt direkt am Stellplatz. Nicht mitgezählt sind Plätze, die Laden an der normalen Stellplatz-Steckdose erlauben, teils mit Abrechnung nach kWh. Das reicht über Nacht oft, ist aber langsam (Seite 16). Laut Angabe der Plätze, Stand Oktober 2026.[7]

Warum so wenig? Das Netz ist das Nadelöhr

GRÜNDE GEGEN LADEPUNKTE, PLÄTZE OHNE LADEANGEBOT (N = 78)



Mehrfachnennung. Quelle: RegCamp-Befragung[10]

Der häufigste Grund ist technisch: Das Stromnetz auf dem Platz reicht nicht (45 %). Es folgen zu geringe Nachfrage (33 %) und das Netz im Umfeld (31 %).[10] Dabei fehlt oft das Grundwissen: **21 %** der befragten Betreiber wissen nicht, ob ihr Platz an Nieder- oder Mittelspannung hängt. Nur **6 %** haben ein Lastmanagement.[10]

Zu geringe Nachfrage oder fehlende Sichtbarkeit? Portale zeigen nur Ja oder Nein. Ein Ladepunkt vor der Schranke zählt dort so viel wie Laden an jedem Stellplatz. Wer investiert, wird nicht gefunden, und die Nachfrage bleibt unsichtbar. (Einschätzung)

Ein Lastmanagement ist oft der günstigste erste Schritt, bevor über einen größeren Netzanschluss verhandelt wird. Einen Baukostenzuschuss dürfen Netzbetreiber erst über 30 kW verlangen.[81]

Die Steckdose am Stellplatz: Physik und Haftung

ANSCHLUSS	LEISTUNG	IN 10 STUNDEN	REICHWEITE	EINORDNUNG
CEE, mit 6 A abgesichert	1,4 kW	14 kWh	ca. 80 km	reicht kaum für eine Nacht
CEE, auf 10 A begrenzt (Mode 2)	2,3 kW	23 kWh	ca. 130 km	nur mit Freigabe des Platzes
CEE blau, 16 A	3,7 kW	37 kWh	ca. 200 km	Dauerlast nur bei geeigneter Installation
Wallbox, 3-phasig, 16 A	11 kW	bis 110 kWh	Akku voll	Standard für Laden über Nacht

Eigene Rechnung, Verbrauch 18 kWh/100 km, ohne Ladeverluste. Schuko-Dosen sind auf Stellplätzen nach DIN VDE 0100-708 nicht mehr vorgesehen. Viele Stellplätze sind nur mit 6 oder 10 A abgesichert.[82]

Der Zentralverband der Elektrohandwerke warnt: „Schon 10 A reichen durchaus für Kabelbrände aus." Gebäudeversicherer decken Schäden durch Laden an Haushaltssteckdosen nicht automatisch.[83] Die Normen sind eindeutig: Jede Stellplatz-Steckdose braucht einen eigenen Fehlerstromschutz (DIN VDE 0100-708), jeder Ladepunkt ebenso, in der Regel Typ B oder Typ A mit DC-Fehlerstromerkennung (DIN VDE 0100-722).[84]

Plätze reagieren unterschiedlich. Einer an der Ostsee erlaubt Laden am Stellplatz nur mit platzeigenem Adapter bei 6 A und Abrechnung nach kWh, seit ein E-Auto eine Leitung beschädigt hat. Einer im Allgäu verbietet es und bietet zwei 22-kW-Ladepunkte an der Einfahrt.[85]

Die offizielle Klassifizierung hilft kaum: Im BVCD-Bewertungsbogen bringt eine E-Ladestation einen Zusatzpunkt,[82] die ADAC-Klassifikation erwähnt Laden nicht.[86]

ENERGIE AUF DEUTSCHEN CAMPINGPLÄTZEN, REGCAMP-BEFRAGUNG (N = 119)[10]

58 %
erzeugen eigenen Strom, meist mit PV

13 %
haben einen Batteriespeicher

43 %
haben eine registrierende Lastgangmessung

38 %
rechnen Gäste-Strom pauschal ab. Für E-Autos passt das nicht.

08

Kosten, Modelle, Förderung, Recht.

Ein Ladepunkt ist schnell gekauft. Teuer wird es beim Netz, kompliziert bei der Abrechnung. Die Förderung ist ein Flickenteppich, das Recht in Bewegung.

INVESTITIONSKOSTEN, RICHTWERTE 2026

POSITION	SPANNE	HINWEIS
AC-Wallbox 11/22 kW	500–2.000 €	plus Installation 500–1.500 €
AC-Ladesäule 2 × 22 kW	10.000–20.000 €	inkl. Installation und Netzanschluss
DC-Lader 50–150 kW	15.000–50.000 €	plus Installation 5.000–15.000 €, oft eigener Netzanschluss
Baukostenzuschuss Netz	erst über 30 kW	Höhe je nach Netzbetreiber

Anbieterangaben, Spannweiten. Quellen[87,81]

Betreibermodelle

- **Eigenbetrieb mit Backend:** Der Platz betreibt, ein Dienstleister rechnet ab, auch per Roaming. Beispiel: Wulfener Hals auf Fehmarn mit zehn 22-kW-Ladepunkten und einem DC-Lader.[64]
- **Abrechnung über die Platzsoftware:** Laden landet auf der Gästerechnung, oft mit Chip oder Karte.[64,85]
- **Standortpartner:** Ein Ladebetreiber baut und betreibt, der Platz bekommt eine Provision.[87]
- **Contracting oder Leasing:** Charge@BW fördert ausdrücklich auch Miete und Contracting.[88]

Saisonbetrieb drückt die Auslastung. Ladepunkte vor der Schranke, die auch Durchreisende nutzen, verbessern die Rechnung.[10]

Faustregeln zum Netzanschluss

bis ca. 100 kW gleichzeitige Leistung schafft ein gewerblicher Niederspannungsanschluss.

darüber Mittelspannung mit eigener Ortsnetzstation, teuer und mit Vorlauf.

Leistungspreis oft nach der höchsten 15-Minuten-Spitze. Lastmanagement spart direkt.

Leitfaden Regenerative Energieversorgung von Campingplätzen[89]

RECHENBEISPIEL, VEREINFACHT

Was ein 11-kW-Ladepunkt am Stellplatz einspielen kann

Strom je Ladenacht	30 kWh
Marge je kWh (Verkauf minus Einkauf, netto)	10–15 ct
Ladenächte je Saison	100–150
Rohertrag je Ladepunkt und Jahr	300–675 €
Backend, Wartung je Jahr	100–150 €
Deckungsbeitrag je Jahr	**150–575 €**
Invest eichrechtskonform, inkl. Installation	2.500–3.500 €

Direkt rechnet sich ein Ladepunkt nur langsam, grob in vier bis über 20 Saisons. Der größere Hebel sind Buchungen von Gästen, die sonst woanders hingefahren wären. (Annahmen des Lotsen, keine Gewähr)

ZUSATZERLÖS THG-QUOTE

Öffentliche Ladepunkte, etwa vor der Schranke, können den geladenen Strom als THG-Quote verkaufen. 2026 zahlten Anbieter 9 bis 17 ct je kWh, im März 2025 waren es nur 3 bis 3,5 ct.[90,91] Bei 10.000 kWh im Jahr sind das rund 900 bis 1.700 €. Der Preis schwankt stark.

Förderung für Ladepunkte: ein Flickenteppich

EBENE	PROGRAMM	STATUS 10/2026	KONDITIONEN
Bund	Ladeinfrastruktur vor Ort, KfW 441[92]	beendet	–
Baden-Württemberg	Charge@BW[88]	offen seit 17.06.2026	40 %, max. 2.500 € je öffentlichem Ladepunkt; auch Contracting
Nordrhein-Westfalen	progres.nrw Emissionsarme Mobilität[93]	Status prüfen, teils ausgesetzt	öffentlich zugänglich: 20 %, max. 1.500 € je Ladepunkt
Bayern	Ladeinfrastruktur 2026–2029[94]	Aufrufe ca. 2× pro Jahr	bis 60 %; erster Aufruf 07/2026 für juristische Personen und Kommunen
Hessen	Strom bewegt[95]	Frist abgelaufen	neuer Aufruf offen

Auswahl. Programme ändern sich oft, vor Antrag immer aktuell prüfen. Für PV, Speicher und Energiemanagement kommen weitere Programme in Frage, etwa BAFA-Module für Energie- und Ressourceneffizienz in der Wirtschaft.[89]

Das Bundesprogramm, das zu Campingplätzen passte, „Ladeinfrastruktur vor Ort“ mit bis zu 80 % Zuschuss, ist beendet.[92] 22 % der Plätze ohne Ladepunkt nennen fehlende Förderanreize als Grund, 23 % fehlende Finanzmittel.[10]

Unser Rat: Förderung nicht zur Bedingung machen. Die günstigsten Schritte, Netzanalyse, Ladeinfos und Lastmanagement, brauchen keine. Für größere Vorhaben lohnt der Blick auf Landesprogramme und Kredite. (Einschätzung)

Drei Rechtsfragen, die Betreiber kennen sollten

Eichrecht

Wer wechselnden Gästen Ladestrom nach kWh berechnet, braucht in der Regel eichrechtskonforme Ladepunkte. Ein einfacher MID-Zähler reicht meist nur bei fester Zuordnung zu einem Vertragspartner.[96]

Weiterverkauf von Strom

Nach einem Urteil des EuGH (C-293/23) kann ein Platz, der Strom an Gäste weiterverkauft, als Netzbetreiber gelten. Der BVCD verfolgt die Frage, die gesetzliche Lösung ist offen.[76]

GEIG ab 2027

Nach der Novelle des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes brauchen ab 01.01.2027 bestehende Nichtwohngebäude mit mehr als 20 Stellplätzen einen Ladepunkt je zehn Stellplätze oder Leitungen für die Hälfte.[97] Ob und wann das für Campingplätze gilt, ist ungeklärt. Bisher sind eigengenutzte Gebäude von KMU ausgenommen, ob das bleibt, ist offen.

Öffentlich zugänglich?

Steht ein Ladepunkt allen offen, etwa vor der Schranke, gelten die Regeln der EU-Verordnung AFIR: Preisangabe je kWh, Ad-hoc-Laden ohne Vertrag und unter 50 kW eine sichere Online-Zahlung.[16]

Anmelden und genehmigen

Ladeeinrichtungen sind beim Netzbetreiber anzumelden, über 11 kW braucht es seine Zustimmung. Steuerbare Verbraucher kann er im Engpass auf mindestens 4,2 kW drosseln, dafür sinkt das Netzentgelt.[81]

Dieser Report ist keine Rechtsberatung. Lassen Sie konkrete Vorhaben fachlich prüfen.

09

Ausblick 2027: Fristen und Signale.

2027 ist kein Jahr des Durchbruchs, aber eines der Weichenstellungen. Viele Regeln greifen gleichzeitig. Wer jetzt investiert, sollte sie kennen.

01.01.2027
ISO 15118-20 Pflicht für neue Ladepunkte[16]
öffentlich und privat, auch neue Wallboxen auf Campingplätzen

01.01.2027
GEIG-Novelle tritt in Kraft[97]
Anwendbarkeit auf Campingplätze offen

01.01.2027
AFIR: Kartenzahlung an Bestandsladern ab 50 kW[16]
Nachrüstpflicht an den Fernstraßen

2027
THG-Quote steigt auf 17,5 %[98]
Ladestrom aus öffentlichen Ladepunkten bleibt mit Faktor 3 anrechenbar

Anfang 2027
Auslieferung VW ID. California Cruise[11]
erster elektrischer California

bis März 2027
V2G-Einführungsangebote[68]
Mercedes bis Ende März 2027, VW mit Elli ab Q4 2026

2027
Deutschlandnetz: restliche Autobahnstandorte[61]
vereinzelt erst 2028

bis 30.09.2027
MiSpeL wird umgesetzt[71]
Abrechnung von Speichern und bidirektionalen Ladepunkten im Mischbetrieb

31.12.2027
AFIR: alle 60 km 600 kW im Kernnetz[16]
Laden unterwegs wird engmaschig

2028
Serienziel für teilintegriertes E-Wohnmobil[12]
Dethleffs; weitere elektrische California-Varianten bis 2028

26.11.2028
Frist für 4,25-t-Führerschein[55]
Anwendung ab 26.11.2029

offen
EU-CO2-Ziel 2035[99]
Vorschlag −90 % statt −100 %, Verhandlungen laufen

2,8 Mio.
E-Autos Anfang 2027 in Deutschland
eigene Hochrechnung auf Basis KBA[33,35]

01.01.2027
Ab dann nur noch Ladepunkte nach ISO 15118-20 neu installieren
Del. VO (EU) 2025/656[16]

2028
Serienziel für das erste teilintegrierte E-Wohnmobil eines großen Herstellers
Herstellerangaben[12,11]

Unser Radar: Diese Signale verfolgen wir 2027

Neue ACSI- und PiNCAMP-Zählung · Auslieferungen ID. California · Kundenzahlen V2G-Tarife · Förderaufrufe der Länder · Auslegung GEIG für Campingplätze · Gesetz zum Stromverkauf an Gäste · EU-CO2-Ziel 2035 · Gespann-taugliche Ladeparks · Umsetzung 4,25-t-Führerschein

Wir aktualisieren diesen Report jährlich. Neue Daten veröffentlichen wir laufend auf ecampinglotse.de.

UNSERE EINSCHÄTZUNG

Sieben Thesen für 2027.

Die folgenden Thesen sind unsere Einordnung der Daten in diesem Report. Sie sind keine Prognose im statistischen Sinn, sondern eine begründete Erwartung, an der wir uns messen lassen.

1 Das E-Auto wird auf dem Platz sichtbar.

Mit rund 2,8 Millionen E-Autos Anfang 2027 und einem E-Anteil bei den Neuwagen von zuletzt einem Drittel werden E-Pkw auf Campingplätzen von der Ausnahme zur sichtbaren Minderheit. Die Nachfrage kommt vom Pkw vor Zelt, Mobilheim und Wohnwagen, nicht vom E-Wohnmobil.

2 Der Engpass wandert ans Ziel.

Wenn die Fernstraßen bis Ende 2027 engmaschig ausgebaut sind, entscheidet nicht mehr die Fahrt, sondern das Ziel. Die Frage „Kann ich dort über Nacht laden?“ wird zum Buchungskriterium.

3 Das Gespann ist der härteste Fall.

150 bis 220 km Reichweite, kaum anfahrbare Ladepunkte unterwegs: Wer mit E-Auto und Wohnwagen reist, muss am Platz laden. Plätze mit Caravan-Gästen trifft die Welle zuerst.

4 Transparenz schlägt Ausstattung.

84 % der Platz-Websites sagen nichts zum Laden. Ehrliche Angaben zu Ort, Leistung und Preis kosten fast nichts und bringen kurzfristig mehr als ein weiterer Ladepunkt.

5 Lastmanagement kommt vor dem Netzausbau.

Nur 6 % der befragten Plätze haben eins. Es ist der günstigste Weg, vorhandene Leistung zu nutzen, und Voraussetzung für Laden am Stellplatz.

6 Bidirektional wird ein Hardware-Thema, kein Geschäftsmodell.

2027 verdient kein Platz mit V2G Geld. Wer aber jetzt Ladepunkte nach ISO 15118-20 einkauft, hat die Kommunikationsbasis, auf der bidirektionales Laden später aufsetzt.

7 Wer 2027 vorbereitet, gewinnt 2028.

Erste große E-Wohnmobile ab 2028, der 4,25-Tonnen-Führerschein spätestens Ende 2029 und die nächste Welle bezahlbarer E-Autos treffen auf Plätze, die heute noch klären, an welcher Spannung sie hängen.

10

Was jetzt zu tun ist.

Für Betreiberinnen und Betreiber: sieben Schritte, sortiert nach Aufwand. Die ersten drei kosten kaum Geld und lassen sich noch vor der Saison 2027 erledigen.

1 Netzanschluss kennen

Klären Sie Anschlussebene, vertragliche Leistung und Lastgang. Ihr Netzbetreiber und Ihr Elektriker liefern die Daten. Ohne diese Zahlen ist jede Planung geraten.

`Aufwand gering · Tage`

2 Ladeinfos veröffentlichen

Schreiben Sie auf Website und Portalen, ob, wo und mit wie viel kW geladen werden darf, und zu welchem Preis. Auch ein klares Nein ist besser als Schweigen.

`Aufwand gering · Stunden`

3 Eine Regel für die Stellplatz-Steckdose

Verbot, Erlaubnis mit Platzadapter und Stromgrenze oder Abrechnung nach kWh: Hauptsache eindeutig, technisch geprüft und an der Rezeption bekannt.

`Aufwand gering · Tage`

4 Mindestens zwei Ladepunkte am Eingang

Zwei 11- bis 22-kW-Ladepunkte am Parkplatz decken den Grundbedarf. Prüfen Sie Landesförderung und ob ein öffentlicher Zugang Fördervorteile bringt.

`Aufwand mittel · Wochen`

5 Lastmanagement vor Netzausbau

Eine dynamische Lastverteilung nutzt die vorhandene Leistung und vermeidet teure Spitzen. Erst danach über einen größeren Anschluss verhandeln.

`Aufwand mittel · Wochen`

6 Hardware für 2027 und später

Kaufen Sie Ladepunkte nach ISO 15118-20, eichrechtskonform und mit Backend für Abrechnung. Pflicht ab 01.01.2027 ist ISO 15118-20, Eichrecht gilt, sobald Sie nach kWh an wechselnde Gäste abrechnen.

`beim Kauf beachten`

7 Stellplätze schrittweise elektrifizieren

Beginnen Sie mit einer Reihe Stellplätze mit eigenem Ladepunkt, die gezielt buchbar sind. PV und Speicher machen den Strom günstiger und das Netz entspannter.

`Aufwand hoch · Monate`

GUTE BEISPIELE

Wulfener Hals, Fehmarn: zehn AC-Ladepunkte mit 22 kW und ein DC-Lader, Abrechnung ohne Anmeldung, 45 bis 50 ct/kWh.[64]

Uhlenköper-Camp, Uelzen: sieben Ladepunkte mit 11 kW, 60 kWp Photovoltaik und Speicher.[64]

Torentjeshoek, Niederlande: Der Netzbetreiber verweigerte einen größeren Anschluss. Der Platz baute 129 kWp PV und 200 kWh Speicher und erhöhte so auf rund ein Dutzend Ladepunkte.[100]

CHECKLISTE: DAS GEHÖRT AUF IHRE WEBSITE

- Ort: vor der Schranke, hinter der Schranke oder am Stellplatz
- Anzahl Ladepunkte und Leistung in kW
- Stecker: Typ 2, CCS, CEE-Dose
- Preis je kWh oder Pauschale
- Zugang: nur Gäste oder öffentlich, Uhrzeiten
- Regel für die Stellplatz-Steckdose
- Gespann: Kann man mit Anhänger anfahren?

Wo stehen Sie?

Unser E-Ready-Check klärt Netz, Bedarf und nächste Schritte für Ihren Platz, mit Maßnahmenplan und Förderüberblick.
saghallo@ecampinglotse.de

Für dich als Camper

1. **Frag vor der Buchung**, ob du laden darfst, wo, mit wie viel kW und zu welchem Preis. „Strom am Platz“ heißt nicht „Laden erlaubt“.
2. **Plan mit Gespann defensiv:** 80 km/h, Durchfahrt-Ladeplätze, Reserve für den letzten Abschnitt.
3. **Nimm das richtige Kabel mit:** ein Mode-2-Ladekabel mit CEE-Adapter, und nutze es nur, wenn der Platz es erlaubt.
4. **Nutz V2L, aber lade vor der Abreise:** Was du am Abend aus dem Akku nimmst, fehlt morgen auf der Straße.

Für Portale, Verbände und Politik

- **Ja-Nein reicht nicht.** Ein Filter „Ladesäule ja/nein“ macht Investitionen unsichtbar. Entscheidend ist, ob man vor der Schranke, hinter der Schranke oder am Stellplatz laden kann, und ob über Nacht.
- **Belegte Daten statt Freitext.** Wir liefern Portalen Ladedaten mit Quelle und unser Badge für geprüfte Plätze. Sprechen Sie uns an.
- **Förderung für den ländlichen Tourismus.** Seit dem Ende von „Ladeinfrastruktur vor Ort“ fehlt ein Bundesprogramm, das zu Campingplätzen passt.
- **Rechtssicherheit schaffen** beim Weiterverkauf von Ladestrom an Gäste und bei der Frage, ob das GEIG für Campingplätze gilt.

Unser Beitrag: drei Stufen, über Nacht laden

Der E-Camping-Lotse zeichnet Campingplätze in drei Stufen aus. Maßstab ist die Frage, die E-Camper wirklich stellen: Kann ich hier über Nacht laden? Das Badge vergeben wir nur nach Prüfung, es gilt ein Jahr.

E-Basis

STUFE 1 VON 3

Über Nacht laden? Auf dem Platz, nicht am Stellplatz.

- Mindestens 2 Ladepunkte für Gäste
- Am Eingang oder auf dem Parkplatz
- Ladeinfos korrekt und öffentlich

E-Komfort

STUFE 2 VON 3

Über Nacht laden? Ja, an ausgewählten Stellplätzen.

- Alles aus E-Basis
- Stellplätze mit eigenem Ladepunkt, gezielt buchbar
- Abrechnung nach kWh

E-Premium

STUFE 3 VON 3

Über Nacht laden? Ja, direkt an deinem Stellplatz.

- Alles aus E-Komfort
- Viele Stellplätze laden über Nacht, mit Lastmanagement
- Solarstrom als Plus, keine Pflicht

Sie betreiben einen Platz?

Prüfen Sie Ihren Eintrag auf ecampinglotse.de und korrigieren Sie ihn direkt über den Link auf Ihrer Platzseite. Wer nicht gelistet werden möchte, sagt es uns, dann listen wir nicht.

Du campst elektrisch?

Schick uns Plätze, an denen du gut oder schlecht laden konntest. Jede Meldung prüfen wir, bevor sie ins Portal geht.

METHODIK UND DATENBASIS

Wie wir gezählt haben.

Sekundärdaten

Kapitel 01 bis 06 und Teile von Kapitel 07 und 08 beruhen auf öffentlich zugänglichen Quellen: amtliche Statistik (Destatis, Eurostat, KBA, Bundesnetzagentur), Verbände (CIVD, BVCD, ECF, ACEA, BDEW), Studien (RegCamp, Agora Verkehrswende, Fraunhofer, IEA, BNEF), Tests (ADAC, promobil) sowie Fachpresse und Herstellerangaben. Recherchestand ist der 21.10.2026. Einige Primärquellen, etwa KBA-Mitteilungen zum Fahrzeugbestand, waren nicht abrufbar; dann haben wir Sekundärquellen mit Bezug auf die Primärquelle genutzt. Wo sich Quellen widersprechen, haben wir das im Text vermerkt oder den vorsichtigeren Wert genommen.

Eigene Erhebung

Grundlage sind alle auf camping.info gelisteten Campingplätze in Deutschland (2.138), den Niederlanden (1.985), Österreich (347) und der Schweiz (338), zusammen 4.808. Die Websites der Plätze haben wir robots-konform automatisiert nach Begriffen rund um das Laden von E-Autos durchsucht. Jeder Treffer wurde einer Kategorie zugeordnet und muss mit einem wörtlichen Zitat und Quell-URL belegt sein. Ohne Beleg bleibt ein Merkmal „keine Angabe“.

Die Zuordnung haben wir mit Zufallsstichproben geprüft. In einer unabhängigen Kontrollstichprobe waren 97,4 % der Einträge korrekt (Konfidenzintervall 86,5 bis 99,5 %). Websites von Ketten, die Angaben einer Anlage allen Anlagen zuschreiben, haben wir ausgeschlossen.

Grenzen

- camping.info bildet nicht alle Plätze ab. Die amtliche Statistik erfasst in Deutschland rund 3.200 Campingplätze, auf camping.info sind 2.138 gelistet. Kleine Plätze fehlen eher.
- Die Website ist nicht die Realität. Viele Plätze regeln das Laden an der Rezeption. Unsere Zahlen messen, was Gäste vor der Buchung erfahren können.
- Alle Angaben zu einzelnen Plätzen gelten „laut Angabe des Platzes“. Geprüft ist ein Platz erst nach unserer Prüfung.
- Die Facebook-Umfragen sind ein Stimmungsbild aus einer E-Camper-Gruppe, nicht repräsentativ.
- Die RegCamp-Befragung (n = 119) und die Portalzählungen nutzen andere Grundgesamtheiten. Ihre Werte sind nicht direkt vergleichbar.
- Hochrechnungen und Thesen sind als Einschätzung gekennzeichnet.

E-CAMPING lotse

Der E-Camping-Lotse lotst E-Camper zu Plätzen, an denen sie über Nacht laden können. Wir erfassen Campingplätze in DACH und den Niederlanden, machen ihr Ladeangebot auffindbar und vergeben unser Badge in drei Stufen nach einer Prüfung. Für Betreiber klären wir mit dem E-Ready-Check, was ihr Platz für die nächste Stufe braucht, mit Maßnahmenplan und Förderüberblick.

Kontakt: saghallo@ecampinglotse.de · ecampinglotse.de

4.808
Platz-Einträge in vier Ländern ausgewertet

793
Websites nennen das Laden von E-Autos konkret

435
im Portal gelistete Plätze mit Ladeangebot, laut Angabe der Plätze

97,4 %
korrekte Einträge in der Kontrollstichprobe

Quellen.

1 Statistisches Bundesamt (Destatis): Pressemitteilung N020, Übernachtungen auf Campingplätzen 2025, 30.03.2026
destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2026/03/PD26_N020_45412_61.html

2 Kraftfahrt-Bundesamt: Pressemitteilung 41/2026, Neuzulassungen September 2026, 05.10.2026
kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Fahrzeugzulassungen/2026/pm41_2026_n_09_26_pm_komplett.html

3 electrive: Bilanz 2025 – Neuzulassungen von Elektroautos (KBA), 06.01.2026
electrive.net/2026/01/06/bilanz-2025-neuzulassungen-von-elektroautos-2025-auf-rekordhoch/

4 Electrified Magazin (Zahlen CIVD): Elektrische Wohnmobile bleiben Exoten, 20.03.2026
electrifiedmagazin.de/elektro/elektrische-wohnmobile-bleiben-exoten/18697/

5 CIVD Caravaning Industrie Verband: Jahresbilanz Neuzulassungen 2025, 19.01.2026
civd.de/en/news/01-2026-caravanning-market/

6 Aboutcamp BtoB / ACSI: 1 in 5 European campsites have EV charging stations, 04.07.2025; Campingtrend, 25.06.2025
aboutcampbtob.eu/1-in-5-european-campsites-have-ev-charging-stations-according-to-acsi/

7 E-Camping-Lotse: Eigene Erhebung, Auswertung von Platz-Websites in DE, NL, AT, CH (Webcrawl 06.–07.10.2026, Portalstand 16.10.2026)
ecampinglotse.de/plaetze

8 promobil: Verbrauchstest Wohnwagen am E-Auto (Bosch-Prüfgelände Boxberg), 18.03.2026
promobil.de/tipps/grosser-wohnwagen-mehr-reichweite-beim-verbrauchstest-warum-aerodynamik-leichtbau-schlaegt/

9 ADAC: Elektrozauto mit Wohnwagen – Test Kia EV6 und Dethleffs Aero, 24.07.2023
adac.de/reise-freizeit/ratgeber/tests/elektroauto-mit-wohnwagen/

10 DI Tourismusforschung / FH Westküste / BVCD: RegCamp-Campingplatzbefragung, Ergebnisbericht, 31.01.2025
di-tourismusforschung.de/wp-content/uploads/2024/07/RegCamp_Campingplatzbefragung_Ergebnisbericht-extern-Website.pdf

11 electrive: ID. California Cruise – der Elektro-Camper im Bulli-Format, 28.08.2026
electrive.net/2026/08/28/id-california-cruise-der-elektro-camper-im-bulli-format/

12 promobil: Dethleffs e.home Eco – Elektro-Wohnmobil-Studie, 09.07.2025
promobil.de/neuheiten/dethleffs-e-home-eco-elektro-wohnmobil-studie/

13 Stiftung Umweltenergierecht: Neue Netzentgelt-Privilegien für Speicheranlagen und Ladepunkte, 12/2025
stiftung-umweltenergierecht.de/wp-content/uploads/2025/12/Neue-Netzentgelt-Privilegien-fuer-Speicheranlagen-und-Ladepunkte.pdf

14 pv magazine: BMW und E.ON starten Angebot für bidirektionales Laden, 09.02.2026
pv-magazine.de/2026/02/09/bmw-und-eon-starten-angebot-fuer-bidirektionales-laden/

15 Bundesnetzagentur: Rollout intelligenter Messsysteme, Stand 30.06.2026 (veröff. 21.09.2026)
bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/ElektrizitaetundGas/NetzzugangMesswesen/Mess-undZaehlwesen/iMSys/artikel.html

16 Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur: AFIR und Datenblatt Technische Anforderungen (Del. VO (EU) 2025/656), 03/2026
nationale-leitstelle.de/en/bestand-ausbau/afir/

17 Bundesnetzagentur: E-Mobilität / Ladesäulenregister, Stand 01.09.2026, abgerufen 17.10.2026
bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/ElektrizitaetundGas/E-Mobilitaet/start.html

18 ADAC: Kraftstoffpreisentwicklung, Monats- und Jahresmittel Diesel 2019–2026, abgerufen 18.10.2026
adac.de/verkehr/tanken-kraftstoff-antrieb/deutschland/kraftstoffpreisentwicklung/

19 BVCD Bundesverband der Campingwirtschaft: Zahlen und Werte (Destatis-Monatswerte 2026), abgerufen 17.10.2026
bvcd.org/fakten/zahlen-und-werte/

20 CIVD/dwif: Wirtschaftsfaktor Caravaning (Bezugsjahr 2024), 19.01.2026
civd.de/en/news/01-2026-caravanning-records/

21 Provimedia: Campingübernachtungen Juni 2026 (auf Basis Destatis Monatserhebung), 20.08.2026
pressebox.de (Provimedia, Juni 2026)

22 Eurostat: Nights spent at campsites in the EU 2025, News 02.04.2026
ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20260402-1

23 Campingbusiness (CBS/ACSI/KCI/BOVAG): Niederlande 2025, 08.04.2026
campingbusiness.eu (Netherlands 8.6 % more campers in 2025)

24 ÖCC/ÖAMTC auf Basis Statistik Austria: Rekordjahr für Österreichs Campingplätze, 13.02.2026
oeamtc.at/presse (ÖCC Rekordjahr 2025)

25 Bundesamt für Statistik (BFS): Parahotellerie 2025, 29.05.2026
admin.ch/de/newnsb/DV17RfFkK2dtKmgVs_tYb

26 CIVD: Monatliche Neuzulassungen 2026 (Jan.–Aug.), abgerufen 17.10.2026
civd.de/en/artikel/monthly-registrations/

27 Provimedia/Presseradar auf Basis KBA-PM 33/2026 und 36/2026: Wohnmobil-Neuzulassungen Juli und August 2026, 16.10.2026
presseradar.de/2026/10/16/wohnmobil-neuzulassungen-brechen-im-august-2026-um-21-4-prozent-ein

28 KBA-Pressemitteilung 23/2025 via ecomento: Elektroantrieb im Wohnmobil kaum verbreitet, 30.05.2025
ecomento.de/2025/05/30/elektroantrieb-im-wohnmobil-in-deutschland-noch-kaum-verbreitet/

29 Messe Düsseldorf via Campingbusiness: Caravan Salon 2026 Abschlussbilanz, 07.09.2026
campingbusiness.eu/en/caravan-salon-2026-closes-with-259000-visitors-as-buying-intentions-remain-high/

30 openvan.camp: Es werden weniger Reisemobile und Wohnwagen, abgerufen 21.10.2026
openvan.camp/de/news/industry/es-werden-weniger-reisemobile-und-wohnwagen

31 ADAC: Campingstudie 2026 (Nordlight Research, n = 4.371), 27.08.2026
adac.de/reise-freizeit/ratgeber/reisetipps/umfrage-camping-vorlieben-der-deutschen/

32 YouGov: Natururlaub mit Anspruch – Komfort beim Camping (n = 2.032), 29.05.2026
yougov.com/de-de/artikel/54865

33 Autogazette: Elektroautos kommen auf Zulassungsanteil von 27 Prozent (KBA Jan.–Sep. 2026), 15.10.2026
autogazette.de/kba/zulassungen/elektro/

34 ACEA: New car registrations January–August 2026, 24.09.2026
acea.auto/files/Press_release_car_registrations_August_2026.pdf

35 ecomento auf Basis KBA: Fahrzeugbestand am 1. Januar 2026, 03.03.2026
ecomento.de/2026/03/03/fahrzeugbestand-deutschland-1-januar-2026/

36 Bundesregierung / BAFA: E-Auto-Förderung 2026, Stand 05.10. und 08.10.2026
bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/e-auto-foerderportal-2403088

37 Campingtrend: ACSI-Umfrage Zugfahrzeuge von Caravan-Besitzern, 13.02.2026
campingtrend.nl/nieuws/caravans-elektrisch-rijden-met-caravan-onderzoek-acsi/

38 ADAC-Pressemitteilung: Leichter Preisanstieg bei Diesel und Benzin, Ölpreis gestiegen, 14.10.2026
finanznachrichten.de/nachrichten-2026-10/69834566

39 BDEW: Strompreisanalyse Herbst 2026, 21.08.2026
bdew.de/service/daten-und-grafiken/bdew-strompreisanalyse/

40 Bayerisches Landesamt für Statistik: Heizwerte der Energieträger, Energiebilanz 2016 (Dieselkraftstoff 42.648 kJ/kg)
stmwi.bayern.de/fileadmin/user_upload/stmwi/Energie/Energiedaten/Energiebilanz_2016/heizwerte.pdf

41 Gebäudeenergiegesetz (GEG), Anlage 4: Primärenergiefaktoren (netzbezogener Strom 1,8; Heizöl 1,1)
gesetze-im-internet.de/geg_2020/anlage_4.html

42 E-Camping-Lotse: zwei Umfragen in der Facebook-Gruppe „Elektro Camping“, Oktober 2026 (n = 52 und n = 61), Stimmungsbild, nicht repräsentativ
facebook.com, Gruppe Elektro Camping

43 Auto Zeitung: Dethleffs c.fold, Faltcaravan-Studie für E-Zugfahrzeuge (CMT 2026), 07.02.2026
autozeitung.de/dethleffs-cfold-2026-ausstattung-grundriss-300265.html

44 promobil: Wohnwagen für Elektroautos, fünf Caravans gegen die Reichweitenangst, 19.09.2025
promobil.de/wohnwagen/wohnwagen-fuer-elektroautos-fuenf-coole-caravans-gegen-die-reichweitenangst/

45 promobil: Kia PV5 Camper von Alpincamper, 28.04.2026
promobil.de/neuheiten/kia-pv5-camper-von-alpincamper-premiere-mit-hubdach/

46 CamperVans: Eifelland Relax auf Nissan Interstar-e, 30.07.2026
campervans.de/news-termine/neuheiten/neuer-elektro-camper-eifelland-relax-auf-nissan-interstar-e/

47 mobile.de Magazin: Elektro-Camper-Vans im Überblick, 09.06.2026
mobile.de/magazin/artikel/elektro-camper-vans

48 promobil: Studie EVOLVE, 21.08.2026
promobil.de/neuheiten/sieht-so-das-erste-echte-e-wohnmobil-aus-studie-evolve-bricht-mit-transporter-aufbau/

49 promobil: Mercedes VLE bringt bidirektionales Laden, 10.03.2026
promobil.de/neuheiten/autark-campen-wie-nie-zuvor-mercedes-vle-bringt-bidirektionales-laden-fuer-vanlife-fans/

50 promobil: Marktübersicht elektrische Campingfahrzeuge, 15.03.2025
promobil.de/neuheiten/elektrische-campingfahrzeuge-2024-marktuebersicht-elektro-campervan/

Quellen, Fortsetzung

51 The Weekly Driver (Lightship AE.1), 16.04.2026; The EV Report (Pebble Flow), 29.04.2026
theweeklydriver.com/2026/04/lightship-ae1-colorado-expansion-2026/

52 ADAC: Elektroautos mit Anhängerkupplung 2026, 08.07.2026
adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/kauftipps/elektroautos-mit-anhaengerkupplung-2026/

53 EV Database: Anhängelast Elektroauto; enivio: Top 50 Elektroautos nach Anhängelast, 30.12.2025
ev-database.org/de/cheatsheet/anhaengelast-elektroauto

54 ZDFheute: Caravan Salon – Elektromobilität im Wohnmobil (Zitat CIVD-Präsident Löher), 06.09.2025
zdfheute.de/wirtschaft/wohnmobil-caravan-salon-elektromobilitaet-100.html

55 Richtlinie (EU) 2025/2205 (Führerscheinrichtlinie), ABl. L 05.11.2025; promobil, 09.10.2026
eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=OJ:L_202502205

56 ADAC Presse: Reichweite von Elektroautos steigt weiter (ADAC Ecotest), 31.01.2024
presse.adac.de/meldungen/adac-ev/technik/reichweite-von-elektroautos-steigt-weiter.html

57 IEA: Global EV Outlook 2026 (Trends in electric cars; Electric vehicle batteries)
iea.org/reports/global-ev-outlook-2026

58 Recurrent Report 2026 via ecomento: Reichweite und Ladegeschwindigkeit, 07.05.2026
ecomento.de/2026/05/07/so-entwickeln-sich-reichweite-und-ladegeschwindigkeit-recurrent-report-2026/

59 ecomento auf Basis Bundesnetzagentur: 212.064 öffentliche Ladepunkte, 09.09.2026
ecomento.de/2026/09/09/bundesnetzagentur-jetzt-212-064-oeffentliche-ladepunkte-in-deutschland/

60 connect auf Basis Bundesnetzagentur: Ladepunkte zum 01.01.2026, 04.02.2026
connect.de/news/ladepunkte-ladeleistung-infrastruktur-elektroautos-wachstum-2026-3211798.html

61 electrive: Deutschlandnetz – 100 Standorte an der Autobahn, 28.09.2026
electrive.net/2026/09/28/deutschlandnetz-100-mal-an-autobahn/

62 Bundesregierung: Masterplan Ladeinfrastruktur 2030, Kabinettsbeschluss 19.11.2025
bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/beschluss-ausbau-ladenetz-2394492

63 ecomento: Ladesäulenatlas 1Komma5° – Nachholbedarf auf dem Land, 08.10.2026
ecomento.de/2026/10/08/auswertung-zeigt-nachholbedarf-bei-ladepunkten-auf-dem-land/

64 AUTO BILD: Top 5 Campingplätze mit Ladesäule, 28.07.2024; EnBW Blog: Camping mit dem E-Auto, 03.07.2026
autobild.de/artikel/top-5-der-besten-campingplaetze-mit-ladesaeule-26305623.html

65 promobil: E-Auto auf dem Campingplatz laden – sieben deutsche Plätze, 28.01.2026
promobil.de/tipps/e-auto-auf-dem-campingplatz-laden-diese-7-deutschen-plaetze-machen-es-vor/

66 Kia: Vehicle-to-Load; web.de: V2L erklärt (bis 3,6 kW), 22.06.2026
kia.com/ie/about-kia/experience-kia/technology/vehicle-to-load/

67 ADAC: Bidirektionale Wallbox – Modelle und Preise, 26.06.2026
adac.de/rund-ums-haus/energie/versorgung/bidirektionale-wallbox/

68 electrive: Mercedes-Benz führt V2G-Angebot für Privatkunden ein, 13.10.2026
electrive.net/2026/10/13/mercedes-benz-fuehrt-v2g-angebot-fuer-privatkunden-ein/

69 electrive: VW und Elli schnüren V2G-Angebot, 23.06.2026
electrive.net/2026/06/23/vw-und-elli-schnueren-v2g-angebot-mit-bis-zu-720-euro-bonus-pro-jahr/

70 FGS: Neuerungen im Energie- und Stromsteuerrecht zum 1. Januar 2026
fgs.de/news-and-insights/blog/detail/neuerungen-im-energie-und-stromsteuerrecht-zum-1-januar-2026

71 Bundesnetzagentur: Pressemitteilung MiSpeL – Marktintegration von Speichern und Ladepunkten, 01.10.2026
bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2026/20261001_Mispel.html

72 electrive: Bidirektionales AC-Laden ab 2027 verpflichtend? Verband klärt Missverständnisse auf, 12.05.2026
electrive.net/2026/05/12/bidirektionales-ac-laden-ab-2027-verpflichtend-verband-klaert-missverstaendnisse-auf/

73 edison: Renault bringt V2G, aber Deutschland muss warten, 23.10.2024
edison.media/energie/renault-bringt-v2g-aber-deutschland-muss-warten/25251567/

74 Agora Verkehrswende / RLI: Bidirektionales Laden (Studie 137), 11/2025
agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2025/Bidirektionales_Laden/137_Bidirektionales_Laden.pdf

75 Fraunhofer ISE und ISI im Auftrag von T&E via pv magazine, 30.10.2024
pv-magazine.de/2024/10/30/bidirektionales-laden-kann-das-deutsche-energiesystem-bis-2040-jaehrlich-um-84-milliarden-euro-entlasten/

76 BVCD: Energiewirtschaft (EuGH C-293/23 Kundenanlage), abgerufen 17.10.2026
bvcd.org/campingthemen/energiewirtschaft/

77 AUTO BILD: Campingplätze mit Ladestation (Auswertung PiNCAMP), 30.08.2025
autobild.de/artikel/campingplaetze-mit-ladestation-e-auto-26231927.html

78 PiNCAMP Themenseite Ladepunkte und Eurocampings Themenseite Ladestation, abgerufen 17.10.2026
pincamp.de/campingthemen/mit-ladestation-fuer-e-autos

79 OFV via TT, 02.01.2026; OFV via NTB, 05.12.2025 (Norwegen Neuzulassungen und Bestand)
kommunikasjon.ntb.no/pressemelding/18741352

80 Norsk elbilforening: Fortsatt tynt med destinasjonsladere på campingplassene, 06.06.2023
elbil.no/fortsatt-tynt-med-destinasjonsladere-pa-campingplassene/

81 Bundesnetzagentur: FAQ Ladeeinrichtungen und Netzanschluss, abgerufen 17.10.2026
bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/ElektrizitaetundGas/Netzanschluss/FAQLadeeinrichtungen/Ladeeinrichtung_table.html

82 BVCD/DTV: Bewertungsbogen Klassifizierung, Stand 01/2026
bvcd.org (Bewertungsbogen 01/2026)

83 enviaM: Laden an der Haushaltssteckdose, 25.03.2026; promobil: Ladeinfrastruktur auf Campingplätzen (ZVEH-Zitat), 2023
enviam.de/privatkunden/elektromobilitaet/wissenswertes/elektroauto-richtig-laden/laden-an-der-haushaltssteckdose

84 DKE: Erläuterungen DIN VDE 0100-722, 03.12.2025; VDE Verlag: DIN VDE 0100-708
dke.de (Erläuterungen 0100-722)

85 Platzinformationen ostsee-campingplatz.de und elbsee.eu, abgerufen 17.10.2026
ostsee-campingplatz.de/elektroauto/ · elbsee.eu/camping-mit-e-auto/

86 PiNCAMP: So funktioniert die ADAC-Klassifikation, 16.09.2025
pincamp.de/magazin/ratgeber/so-funktioniert-die-adac-klassifikation

87 sopago: E-Ladesäule für Unternehmen, 2026; emobicon: Was kostet der Betrieb einer öffentlichen Ladestation, 30.01.2026
sopago.org/2026/05/14/e-ladesaeule-unternehmen/

88 Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Charge@BW, Wiedereröffnung 17.06.2026
vm.baden-wuerttemberg.de (Ladeinfrastrukturförderung Charge@BW)

89 FH Westküste / BVCD: Leitfaden Regenerative Energieversorgung von Campingplätzen (V2), ca. 01/2026
di-tourismusforschung.de/wp-content/uploads/2024/07/Leitfaden_Regenerative-Energieversorgung-von-Campingplaetzen_V2.pdf

90 insta-drive Magazin: THG-Prämie für öffentliche Ladesäulen, 06.10.2026 (aktualisiert 20.10.2026)
magazin.insta-drive.com/elektroautos/wissen/thg-praemie-fuer-oeffentliche-ladesaeulen-so-viel-bringt-dein-ladestrom/

91 Automobilsalon Bellemann: THG-Quote für Ladestrom 2026, mit Verweis auf Verivox (März 2025), aktualisiert 13.10.2026
automobilsalon-bellemann.de/news/thg-quote-wallbox-ladestrom-2026/

92 Bundesamt für Logistik und Mobilität: Förderprogramm Ladeinfrastruktur vor Ort (beendet)
bav.bund.de (Ladeinfrastruktur vor Ort)

93 elektromobilitaet.nrw: progres.nrw Handzettel Unternehmen 2026
elektromobilitaet.nrw/fileadmin/Daten/Download_Dokumente/Foerderungen/Handzettel_NRW-Foerderprogramm_Unternehmen_2026.pdf

94 Bayerische Staatsregierung: Erster Aufruf Förderprogramm Ladeinfrastruktur, 03.06.2026
bayern.de/erster-aufruf-im-neuen-frderprogramm-ladeinfrastruktur-fr-elektrofahrzeuge-in-bayern/

95 Innovationsförderung Hessen: Elektromobilität – Strom bewegt, abgerufen 17.10.2026
innovationsfoerderung-hessen.de/elektromobilitaet

96 The Charging Project: MID- und eichrechtskonforme Abrechnung, 07.08.2026
thechargingproject.com/Infoportal/mid-und-eichrechtskonforme-abrechung/

97 elektromobilitaet.nrw: GEIG-Novelle verkündet – neue Vorgaben ab 1. Januar 2027, 31.07.2026
elektromobilitaet.nrw/newsdetails/geig-novelle-verkuendet-neue-vorgaben-gelten-ab-1-januar-2027/

98 Gleiss Lutz: Bundestag verschärft THG-Minderungspfad (THG-Quote ab 2027), 2026
gleisslutz.com/en/know-how/bundestag-tightens-greenhouse-gas-reduction-trajectory

99 T&E Deutschland: EU-Kommission zum CO2-Ziel 2035, 16.12.2025; VerkehrsRundschau, 16.10.2026
transportenvironment.org/te-deutschland/articles/eu-macht-kehrtwende-beim-co2-ziel-f%C3%BCr-2035

100 Solar Magazine: Zonnepanelen en batterijen lossen stroomprobleem camping op, 12.07.2025
solarmagazine.nl/nieuws-zonne-energie/i41095/

E-CAMPING lotse

Laden, wo du schläfst.

IMPRESSUM

E-Camping Report 2027 · Ausgabe 1 · Oktober 2026
Herausgeber: E-Camping-Lotse, Roman Klesper
ecampinglotse.de · saghallo@ecampinglotse.de

HINWEIS

Alle Angaben nach bestem Wissen, ohne Gewähr. Stand der Daten 21.10.2026. Keine Rechts-, Steuer- oder Finanzberatung. Weitergabe mit Quellenangabe ausdrücklich erwünscht.