

# ECOCAMPING Prognose

## Prognose der Zunahme von „elektromobilen“ Gästen auf Campingplätzen



IStock.com/Scharfsinn86 und alicjane

Autor\*innen: Werner Köstle, Martin Rolletschek, Iris Schreiber  
Stand: 1.10.2020

Diese Prognose ist ein Produkt des Pilotprojekts „**Zukunftsoffensive Elektromobilität für Campingplätze in Bayern**“. Ziel des Projekts ist die Förderung der Elektromobilität auf Campingplätzen in Bayern als Beitrag für einen nachhaltigen Tourismus. **ECOCAMPING** ist vom Projektträger, dem **Landesverband der Campingwirtschaft in Bayern (LCB) e. V.**, mit der Projektumsetzung beauftragt. Das **Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie** fördert das Pilotprojekt.

Gefördert durch



Bayerisches Staatsministerium für  
Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie

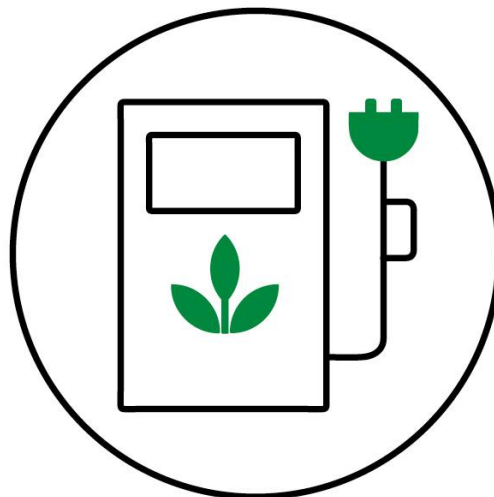


Landesverband der Campingwirtschaft  
in Bayern e.V.



## Inhalt

1. Einführung .....	2
2. Status Quo .....	3
3. Prognosen.....	8
4. Bewertung der Prognosen .....	13
5. Verhältnis: Allgemeinmobilität zum gegenwärtigen Campingmarkt .....	16
6. Einflussfaktor Trend .....	18
7. Ergebnis: Prognose campingspezifisch.....	21





## 1. Einführung

Eines ist sicher: **Die Elektromobilität ist auf dem Vormarsch** und kann auch nicht mehr gestoppt werden. Voll- und teilelektrische Fahrzeuge erobern den Markt, bei Zweirädern vom Pedelec bis zum ausgewachsenen Motorbike, von drei- und vierrädrigen Leichtfahrzeugen bis zum Reisemobil. Davon bleiben auch die bayerischen Campingplätze nicht unberührt, die sich zunehmend darauf einstellen dürfen und müssen, deren Belange über entsprechende Angebote und Services strukturell zu adressieren.

**Es ergeben sich neue Herausforderungen:** Wie sollen die Campingplatz-Betreiber\*innen planen? Was muss einkalkuliert werden, um die Angebote bedarfsdeckend auszulegen, angefangen von Ladeinfrastruktur bis zum Angebot von Sharing- und Shuttlefahrzeugen. Wird zu knapp kalkuliert, gibt es Engpässe im Service, verfährt man zu großzügig, wird eventuell unnötig viel Kapital gebunden und der Return on Invest verzögert sich. Ebenso wichtig ist, mit dem Fortschreiten der Elektrifizierung mit zu halten. Die Hochlaufkurve zum Massenmarkt wird keine linear verlaufende sein und das Vorhaben ist nicht abgeschlossen, wenn die Betreiber\*innen vier Ladepunkte auf dem Platz installiert haben.



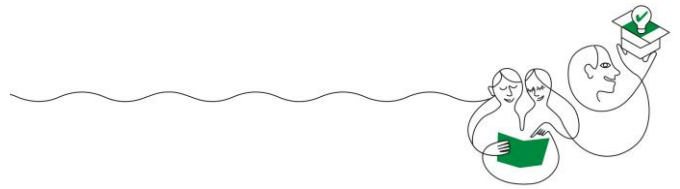
Eine Datengrundlage ist also gefragt, und die soll hier erarbeitet werden. Die Datenlage zu Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur, zu deren bisheriger und zukünftiger Entwicklung ist gut, hier gilt es sich auf die wesentlichen Key-Facts zu beschränken.

Eine Herausforderung ist der Transfer von den allgemeinen Entwicklungstendenzen zu den camping-spezifischen Abschätzungen. Hier ist die Datenlage sehr dünn bzw. es gibt keine Datengrundlage. Diese muss für Bayern im Wesentlichen durch das vorliegende Pilotprojekt „Zukunftsinitiative Elektromobilität auf Campingplätzen“ erst noch erarbeitet werden. Eine zusätzliche Erschwernis bringen die aktuellen Entwicklungen im Zuge der „Corona-Krise“ und deren Implikationen.

All dies berücksichtigt, die am Schluss ausgeführte quantitative Prognose in drei Szenarien.

### **Des Weiteren sind als Grundlagen der Prognose zu berücksichtigen:**

- ☐ Stand der Elektromobilität in Deutschland bezüglich:
  - ☐ Fahrzeugbestand E-Pkw und E-Bikes
  - ☐ Anzahl der öffentlich zugänglichen Ladepunkte
- ☐ Aktueller Bestand an E-Pkw in Europa
- ☐ Anteil der auf Campingplätzen vorhandenen:
  - ☐ E-Autos und E-Bikes (Befragungsergebnisse)
  - ☐ öffentliche/nichtöffentliche Ladepunkte (Befragungsergebnisse)



- ☐ Die Prognosen der Weiterentwicklung der Märkte E-Autos und E-Bikes, bis zum Jahr 2022 und 2025 bzw. 2030
- ☐ Die Prognosen zur Entwicklung des Ausbaus der öffentlichen Ladeinfrastruktur 2025/2030
- ☐ Die Einschätzung über den campingspezifischen Anteil an E-Fahrzeugen
- ☐ Die Prognose über die allgemeine weitere Entwicklung der Campingwirtschaft
- ☐ Eventuell aktuelle Entwicklungstendenzen als Grundlage für eigene Extrapolationen
  
- ☐ Trends:
  - ☐ Reisen mit Reisemobilen und Wohnanhängern (Caravans)
  - ☐ Naturnaher Tourismus
  - ☐ Qualitätstourismus
  - ☐ Trend zu Inlandsreisen
  - ☐ Trend zum „Glamping“
  
- ☐ Einschätzungen hinsichtlich der Auswirkungen der SARS 2 Covid 19 Krise

## 2. Status Quo

### Aktueller Bestand bei E-Pkw in Deutschland (Stand: Januar 2020)

2019	Bestand <sup>1</sup>	Anteil am Gesamtbestand	Anteil an den Neuzulassungen	Zuwachs gegenüber 2018	BEV & PHEV
BEV	137.000	0,3 %	1,8 %	75 %	0,5 %
PHEV	102.000	0,2 %	1,3 %	44 %	

Tabelle 1: Aktueller Bestand bei E-Pkw in Deutschland Januar 2020, Quelle: Dashboard KBA via electrive.net

### Aktueller Bestand und Entwicklung 2013 bis 2018 bei E-Pkw in Europa

Da bayerische Campingplätze nicht nur für e-mobile Inlandtouristen interessant sind, werden auch Bestandszahlen aus Europa für die Einschätzung herangezogen.

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklungen der Zulassungen von BEV in einigen europäischen Kernmärkten im Vergleich zu Deutschland.

<sup>1</sup> Nicht erfasst sind leichte Nutzfahrzeuge wie z. B. Renault Kangoo Z.E. u. Ä..



	2013	2015	2017	2018
DEUTSCHLAND	6.100	12.400	25.100	36.000
SPANIEN	k. A.	2.600	7.200	11.200
FRANKREICH	8.800	17.300	24.900	31.000
ÖSTERREICH	700	1.700	5.400	6.800
GROßBRITANNIEN	k. A.	10.100	13.700	15.600
NORWEGEN	10.000	22.000	41.600	58.000
SCHWEIZ	1.400	3.900	4.900	5.400

Tabelle 2: Ländervergleich: Entwicklungen der Zulassungen von BEV, Quelle: eigene Darstellung nach Destatis/Eurostat, Zugriff am 6.4.2020, Zahlen auf Hundert gerundet.

→ Aktuelle Zahl: Zulassungsanteil von E-Pkw im März 2020 in Norwegen: 55,9 Prozent Quelle: electrive.net vom 3.4.2020

### Zulassung von reinen batteriebetriebenen E-Pkw von 2003 bis 2020 in Deutschland

In folgender Abbildung sind die Zulassungen von reinen E-Pkws in den Jahren 2003 bis 2020 dargestellt, Stichtag jeweils zum 1. Januar des Jahres, dargestellt. Dabei sind Hybrid-Fahrzeuge nicht berücksichtigt.

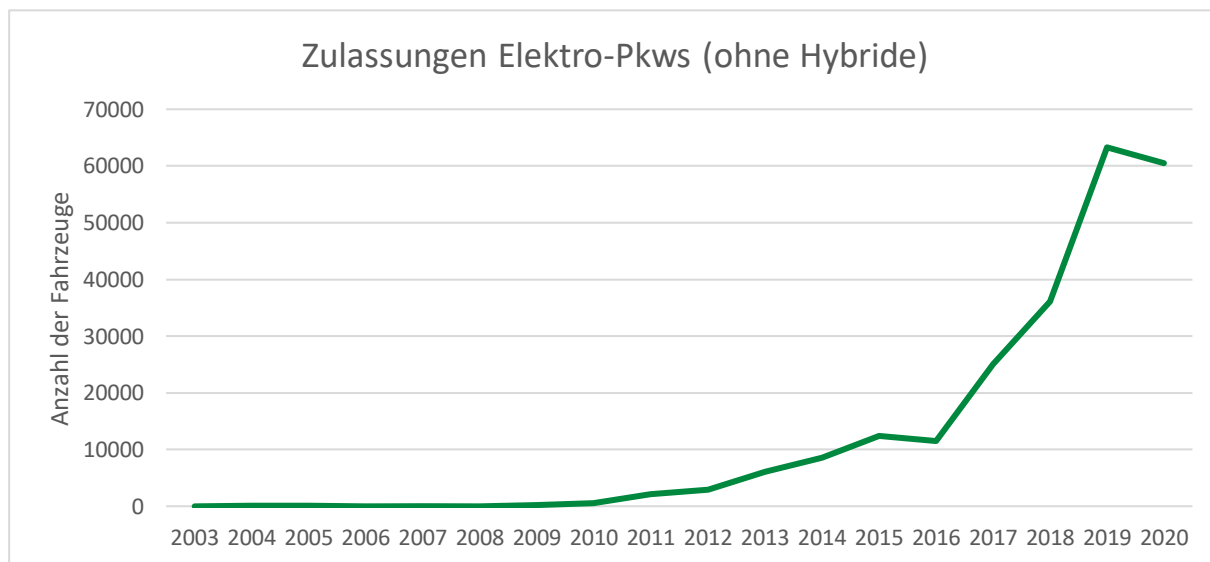


Abbildung 1: Entwicklung der Zulassungen von E-Pkw, Quelle: KBA

Dass sich die Corona-Krise, zumindest kurzfristig, höchst unterschiedlich auf die Absatz-Entwicklung unterschiedlicher Antriebsarten auswirkt, ist aus der folgenden Grafik zu ersehen. Dabei ist zu beachten, dass das Ergebnis nicht nur auf die Pandemie zurückgeht, sondern diese „nur“ einen an sich stabilen Trend quantitativ überhöht.



### Zulassungen von reinen batterieelektrischen Pkw im Vergleich.

Es wird der Halbjahresvergleich und der Vergleich zur Entwicklung bei verbrennungsmotorisch angetriebenen Fahrzeugen dargestellt.

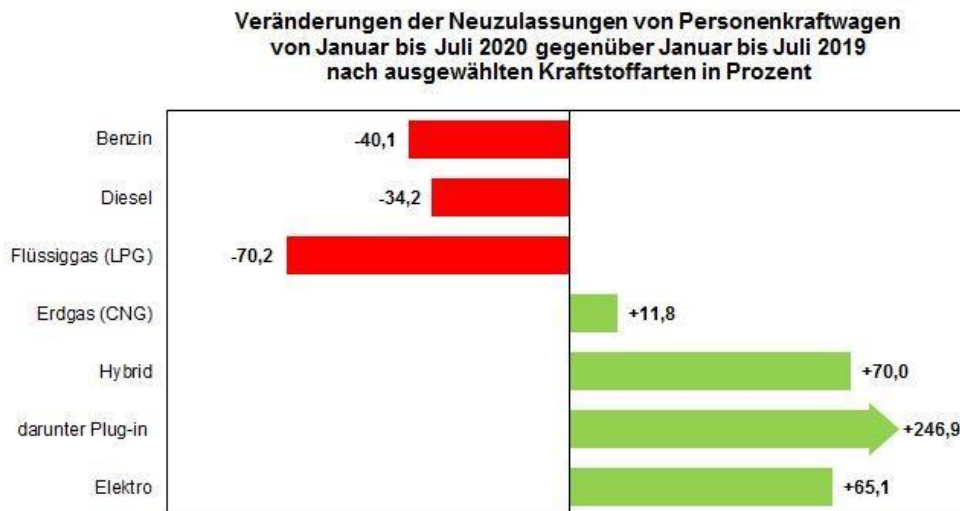


Abbildung 2. Veränderung der Neuzulassungen, Quelle: KBA

### Aktueller Stand der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur (Stand: April 2020)

	STANDORTE IN DEUTSCHLAND	STANDORTE IN BAYERN	LADEPUNKTE AC UND DC	DATUM DER ABFRAGE
BUNDESNETZ-AGENTUR	13.006	3.002	21.100 (August 2019)	26.2.2020
GOINGELECTRIC.DE	19.460		55.705	5.4.2020
BDEW			27.730	5.5.2020

Tabelle 3: Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur, Quelle: Bundesnetzagentur, www.goingelectric.de, Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V.

→ Bemerkung: In den Bestandszahlen der Bundesnetzagentur (BnetzA) tauchen nur dort auch gemeldete Standorte auf. Ladeeinrichtungen, die vor dem 17.3.2016 (Inkrafttreten der Ladesäulenverordnung) in Betrieb gingen, sind nicht erfasst.



### Verteilung der Anschlüsse nach Steckertyp

In dieser Abbildung sind die Anteile der gängigen Anschlussarten dargestellt.

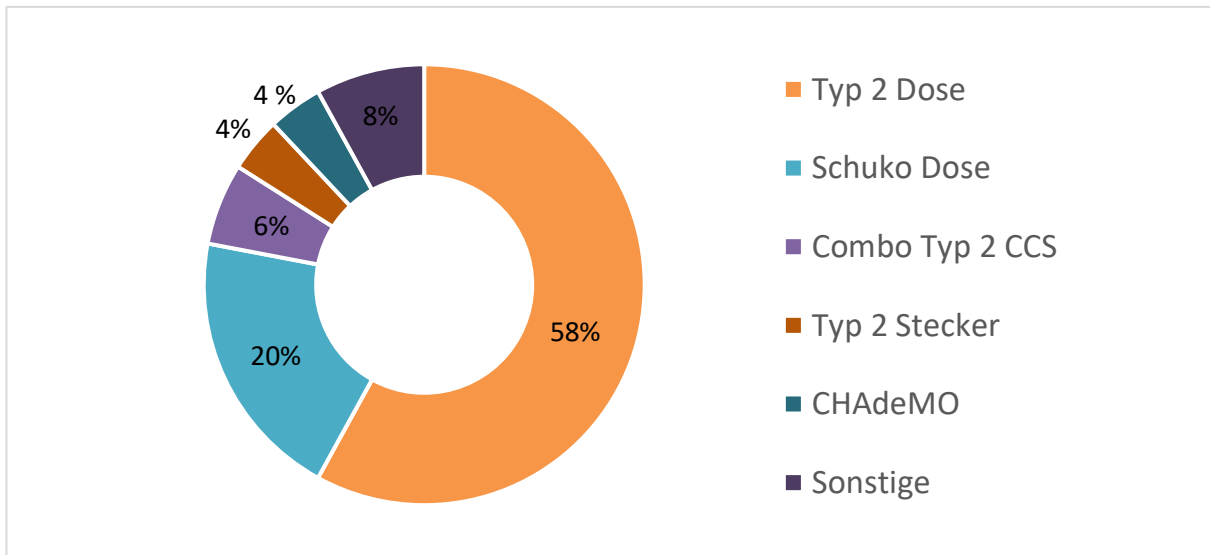


Abbildung 3: Verteilung der Anschlüsse nach Steckertyp, Quelle: eigene Darstellung nach [www.goingelectric.de](http://www.goingelectric.de)

### Entwicklung der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur in Deutschland seit 2012

Folgende Abbildung zeigt die Anzahl der öffentlich zugänglichen Ladepunkte in Deutschland ab dem Jahr 2012 bis 2020.

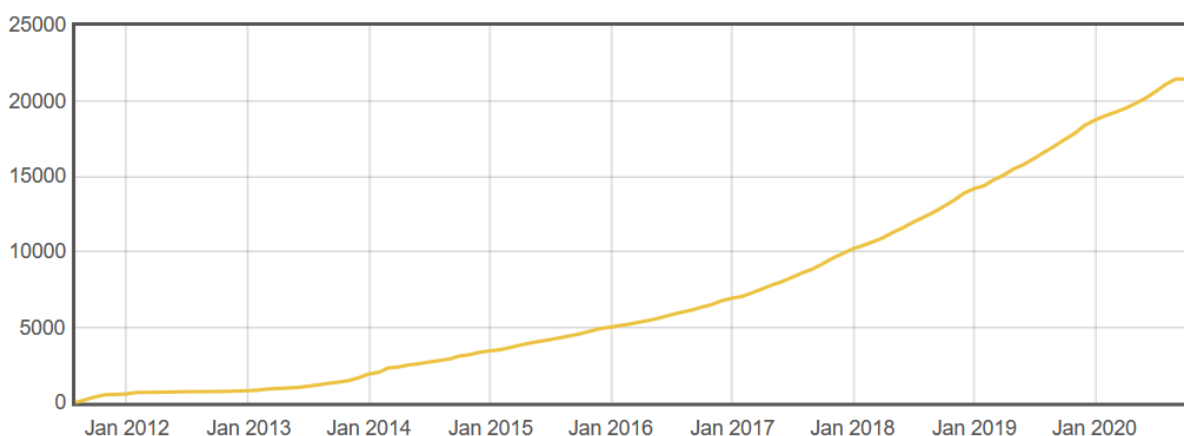


Abbildung 4: Anzahl öffentlich zugänglicher Ladepunkte in Deutschland, Stand: Oktober 2020, Quelle: [goingelectric.de](http://goingelectric.de)



**Entwicklung 2010 bis 2019 nach Ladeart Normal/Schnell (AC/DC)**

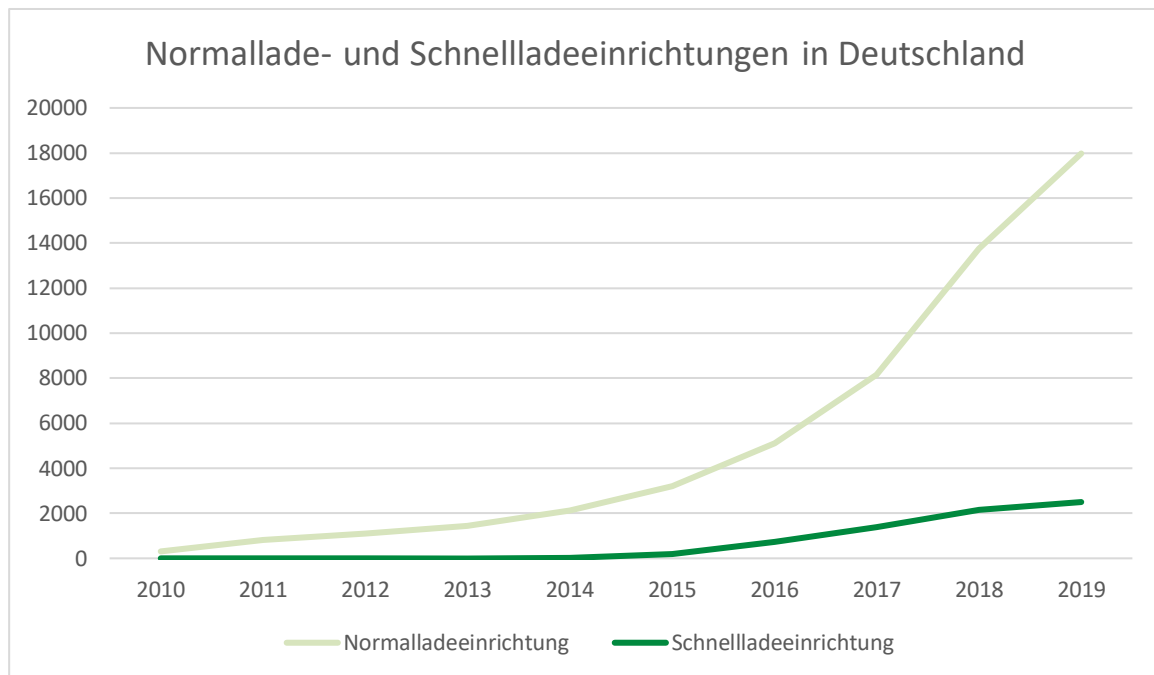


Abbildung 5: Vergleich von Normallade- und Schnellladeeinrichtungen in Deutschland, Stand Oktober 2019, Quelle BNetzA

**Aktuelle Zahlen zu E-Bikes in Deutschland (Bestand und Entwicklung 2017 bis 2019)**

	BESTAND	VERKÄUFE	ENTWICK- LUNG	ANTEIL E-BIKES AM FAHRRADMARKT NACH STK.
2019	5.400.000	1.360.000	 Stark steigend	31,5 %
2018	4.500.000	980.000		23,5 %
2017	3.500.000	720.000		
<b>RADTYP</b>	City/Urban	Trekking	MTB	Lasten <sup>2</sup>
<b>MARKTSEG- MENTE 2019 (IN %)</b>	31,0	36,0	26,5	4,0
	Prognose ZIV über den zukünftigen mittel- bis langfristigen Anteil von E-Bikes am Gesamtfahrradmarkt (in %)			40 bis 50 %

Tabelle 4: Aktuelle Zahlen zu E-Bikes in Deutschland, Quelle: Zweirad-Industrieverband (ZIV): Zahlen – Daten – Fakten zum Fahrradmarkt in Deutschland 2019, www.ziv-zweirad.de.

<sup>2</sup> Lasten = elektrisch betriebenes Lastenfahrrad/Transportrad.





### 3. Prognosen

#### 3.1. Prognosen zu E-Pkw

##### Modelloffensiven der Hersteller

Für die nächsten Jahre kündigen alle Automobilhersteller, europäische, asiatische und amerikanische, eine wahre Flut von BEV und PHEV an, manche Marken wie die PSA-Tochter DS und die SEAT-Tochter Cupra, werden zu reinen E-Pkw-Herstellern. Vor allem asiatische Konzerne und Joint-Ventures von europäischen und asiatischen Unternehmen etablieren ganz neue „e-only“ Marken, wie z.B. Polestar, Lucid Motors, SAAB und LEVC (London Electric Vehicle Company). Schließlich drängen auch chinesische Massenfertiger zunehmend auf den europäischen Markt, wie BYD, BAIC, JAC, Chery, Geely usw.

Bis 2024 sollen 600 elektrische Modelle auf den Markt kommen, der Anteil der deutschen Hersteller liegt bei über 100 Modellen.

##### Einschätzungen von Marktplayern

Stellvertretend soll hier nur eine von vielen Stimmen aus der Industrie stehen, die dort aufscheinende Tendenz kann durchaus verallgemeinert werden.

*„BMW will mit Blick auf den Übergang zu seinen weiterentwickelten Fahrzeugarchitekturen ab 2021 bis zu 50 Prozent der klassischen Antriebsvarianten ausrangieren – zugunsten von zusätzlichen elektrifizierten Antrieben. Bemerkbar machen wird sich das laut den Bayern vor allem ab 2022. Grundsätzlich will die BMW Group bis 2023 25 elektrifizierte Modelle auf der Straße haben – mehr als die Hälfte davon vollelektrisch.*

*Was den Absatz angeht, kalkulieren die Bayern damit, den Verkauf von elektrifizierten Fahrzeugen bis 2021 gegenüber 2019 verdoppeln zu können. Bis 2025 rechnet die BMW Group dann mit einer steilen Wachstumskurve: Jahr für Jahr soll der Absatz der elektrifizierten Fahrzeuge um durchschnittlich über 30 Prozent steigen.“<sup>3</sup>*

Forschungsinstitute schätzen die Entwicklung etwa folgendermaßen ein:

<sup>3</sup> Cora Werwitzke, 2020. electrive.net vom 18.3.2020 zur PM BMW, vom selben Tag  
Quelle: <https://www.press.bmwgroup.com/deutschland/article/detail/T0306663DE/bmw-group-steigert-profitabilitaet-und-ebit-auch-im-vierten-quartal-%E2%80%93-ziele-fuer-2019-erreicht>



„2028 könnten in der EU erstmals mehr elektrifizierte Autos als konventionelle „Verbrenner“ ausgeliefert werden. Zu diesem Ergebnis kommt die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Price Waterhouse Coopers (PwC) in einer Untersuchung vom PwC-Autofacts, Analyse- und Prognoseteam. Dem Szenario zufolge werden Elektrofahrzeuge 2028 mit einem Marktanteil von rund 30 Prozent erstmals vor konventionelle Autos mit Verbrennungsmotoren (28 Prozent) liegen. Die übrigen gut 40 Prozent könnten Hybride sein.“<sup>4</sup>

Während der Anteil von Elektroautos bis zum Ende des kommenden Jahrzehnts laut PwC-Prognose auf fast 37 Prozent steigt, sinkt die Zahl der Benzin- und Dieselaautos kontinuierlich. Momentan werden noch gut 97 Prozent aller Neufahrzeuge in der EU ausschließlich von einem konventionellen Verbrennungsmotor angetrieben. Bis 2020 sinkt deren Anteil auf knapp 90 Prozent; 2025 werden es nicht mal mehr 50 Prozent und 2030 nur noch gut 15 Prozent sein.“<sup>5</sup>

Und diese Entwicklung ist auch geboten, sollen die Umweltziele nicht „in die Luft diffundieren“.

### Nötiger Beitrag von Elektro-Pkw zur Erreichung der Quoten des deutschen Klimaschutzplans im Verkehrssektor

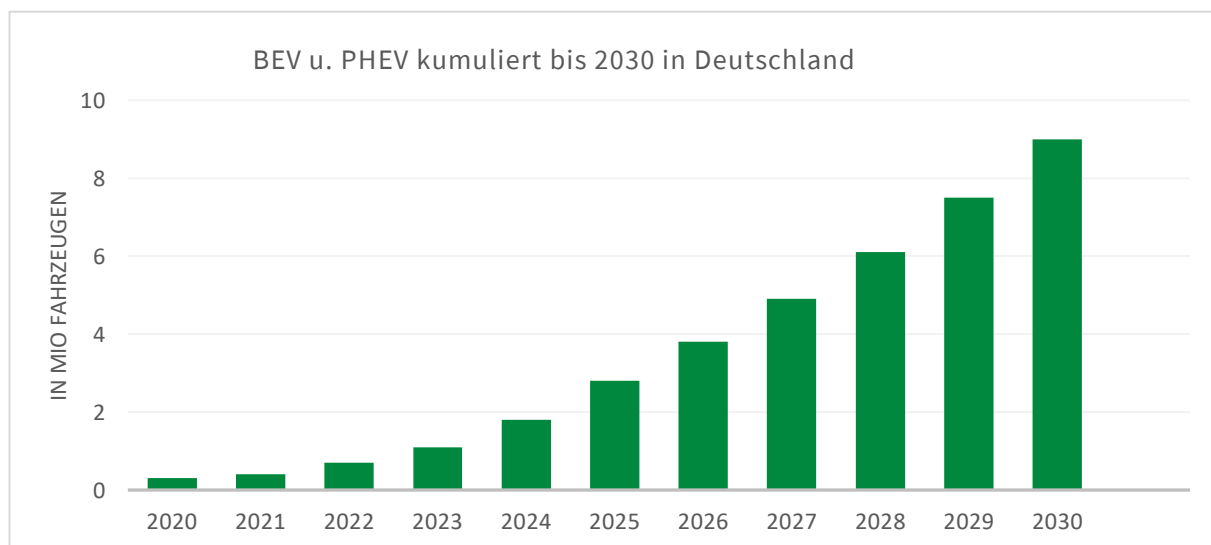


Abbildung 6: BEV u. PHEV kumuliert bis 2030 in D, Quelle: Eigene Darstellung nach Prognos/Boston Consulting Group BCG (2019) Klimapfade Verkehr 2030

<sup>4</sup>PwC

Quelle: <https://www.pwc.de/de/pressemitteilungen/2016/bis-2030-ist-jeder-dritte-neuwagen-in-der-eu-ein-elektroauto.html>

<sup>5</sup> GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung GmbH

Quelle: <https://www.gtue.de/sixcms/70640.html?nav=59912>



Und so wird die wahrscheinliche Entwicklung sogar zum politisch kodifizierten Ziel. Denn diese Zahl entspricht auch in etwa dem im Masterplan Ladeinfrastruktur angegebenen Ziel der Bundesregierung von 10 Millionen E-Fahrzeugen in 2030 auf deutschen Straßen.<sup>6</sup>

Diese Prognosen sind vor dem Hintergrund europaweiter Regulierungen zu sehen, Stichwort „European Green Deal“. Erstmals sind europaweit die Automobil-OEMs tatsächlich gezwungen, ihren Ausstoß an E-Fahrzeugen kontinuierlich zu erhöhen, um die vorgegebenen Flotten-Grenzwerte der EU-Kommission, 95 g/km CO<sup>2</sup> für 2021, und – ganz neu - nur noch knapp 60 g für 2030, einhalten zu können, wollen sie nicht Milliarden Euro an Strafzahlungen aufwenden.<sup>7</sup>

Eine brandneue Greenpeace-Studie<sup>8</sup> kommt übrigens zum Ergebnis, dass zur Erfüllung der Pariser Klimaziele, das Jahr 2028 das letzte Datum für die Neuzulassung von Verbrennern ist, danach sollen nur noch alternativ angetriebene Fahrzeuge auf die Straßen kommen. Dass dieses Ziel tatsächlich erreichbar ist, ist aus heutiger Sicht wenigstens zweifelhaft. Es könnte nur unter Bedingungen – und Anstrengungen realisiert werden, die heute noch nicht absehbar sind.

Ein Ausstiegsdatum aus der Zulassung von Verbrenner-Pkw haben indes etliche europäische Staaten bereits angekündigt oder festgelegt: Norwegen eröffnet den Reigen 2025, 2030 folgen dann England, die Niederlande, Irland, Dänemark und Schweden. Schottland legt sich auf 2032 fest, Finnland auf 2035. Die übrigen Staaten sind (nach derzeitigem Stand) 2040 soweit, in einigen Staaten wie Deutschland wird noch diskutiert. Und auch die EU-Kommission ringt vehement um ein europaweit einheitliches Letzt-Ausstiegsdatum.

## Die Corona-Krise und ihre möglichen Auswirkungen

Im Mobilitätssektor kommt es derzeit zu vermehrtem Individualverkehr (Gewinner sind Autos, Fahrräder, E-Bikes). Bei einem Einbruch der allgemeinen Zulassungszahlen von Pkw ab März, aufgrund wirtschaftlicher Unsicherheit und geschlossener Zulassungsstellen (Parteiverkehr) bleibt die E-Quote relativ stabil – und erreicht im Mai einen sensationellen Marktanteil von ca. 7 Prozent, was wohl dem erhöhten Umweltbonus zu verdanken ist. Zum derzeitigen Stand sind alle Prognosen mit einem breiten Unschärfband versehen, denn in der Krise steckt auch eine Chance zur

---

<sup>6</sup>BMVI

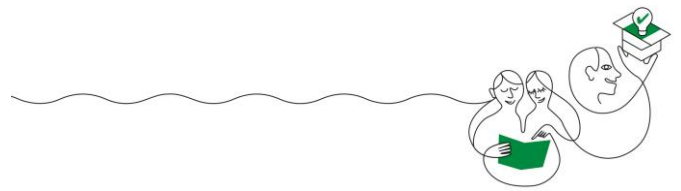
Quelle: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/masterplan-ladeinfrastruktur.pdf?\\_\\_blob=publication-File](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/masterplan-ladeinfrastruktur.pdf?__blob=publication-File)

<sup>7</sup>electrive.net

Quelle: <https://www.electrive.net/2020/09/14/eu-kommission-offenbar-fuer-strengere-co2-grenzwerte/>

<sup>8</sup>Greenpeace

Quelle: <https://www.greenpeace.de/presse/presseerklarungen/greenpeace-studie-wie-europas-verkehr-20-jahren-klimaneutral-werden-kann> und [https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/transportroadmap\\_report\\_september2020.pdf](https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/transportroadmap_report_september2020.pdf)



Neuorientierung. Die Diskussion um die Förderung nachhaltiger Technologie bewegt sich derzeit zwischen der Absicht, eine Art Abwrackprämie einzuführen zugunsten umweltfreundlicher Autos (wobei nur noch BEV und FCEV, sowie in eingeschränktem Maße auch PHEV als solche gelten) und dem Plan, den ÖPNV, den Fahrradverkehr und die Ladeinfrastruktur bevorzugt zu behandeln.

### 3.2. Prognosen zu Ladeinfrastruktur für E-Pkw

Ladesäulen aufgrund staatlicher Verordnung, so könnte man die Prognose betiteln und hoffen, dass dieses Ziel nicht ähnlich untergeht wie seinerzeit die Prognose von einer Million Elektrofahrzeugen bis 2020. Damit ist aber kaum zu rechnen, denn anders als damals liegt diesem Ziel auch ein Finanzierungsprogramm zugrunde.

Das aktuelle „Förderprogramm Ladeinfrastruktur“ des Verkehrsministeriums (BMVI) läuft noch bis Ende 2020.

→ Kritik wird an den Zielen geübt, die Bedarfsprognose des BDEW (Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft) lautet: ca. 350.000 Ladepunkte für 2030.

→ Die jährliche Zubaurate an öffentlich zugänglichen Ladepunkten liegt derzeit bei ca. 6.000 aktuell (Quelle: Prognos), Tendenz stark steigend.

→ Das Konjunkturpaket des Bundes (ab Juli 2020) sieht für den Ladeinfrastruktur-Ausbau 500 Mio. Euro vor, davon 50 Mio. für den Ausbau der privaten Ladeinfrastruktur.

#### Masterplan Ladeinfrastruktur

Im Masterplan Ladeinfrastruktur wird als Ziel der Bundesregierung genannt: 1 Mio. öffentliche Ladepunkte in 2030 in Deutschland. Bis 2022 sind 50.000 öffentlich zugängliche Ladestationen, dazu 15.000 durch die Automobilwirtschaft zu errichtende und eine ungenannte Anzahl durch die Energiewirtschaft zu stellende Ladestationen vorgesehen.

Der Masterplan Ladeinfrastruktur sieht ab 2020 eine Reihe von gesetzgeberischen Maßnahmen vor zur Vereinfachung des Aufbaues und Betriebs von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur. Etwa eine Vereinfachung der Regelungen zur Abführung der EEG-Umlage (Rahmen: „Sofortpaket Ladeinfrastruktur2019“ der nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM)).

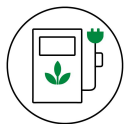
Zur genauen Erfassung des Bedarfs und der bedarfsgerechten Planung entwickelte die NOW GmbH in ihrer Funktion als „Nationale Leitstelle Infrastruktur“ das Online-Portal „Standort-TOOL“, in dem unter anderem der regionale Bedarf und die Ausbaupotenziale für 2022 und 2030 einsehbar sind.



Im sechsten Aufruf zur Förderung der (öffentlich zugänglichen) Ladeinfrastruktur gemäß „Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ des BMVI gelten abgeschwächte Regelungen für die Zugänglichkeit (z. B. zeitlich), um so auch Kunden- und Besucherparkplätze in die Förderung einbeziehen zu können.

### 3.3. Prognosen zur E-Bike-Bestandentwicklung

Lag im Jahr 2016 der Bestand von E-Bikes am Gesamt-Fahrradmarkt in Deutschland mit knapp 1,7



Mio. Exemplaren bei rund 5 Prozent so sollen nach einer Bosch-Studie<sup>9</sup> im Jahr 2026 rund 50 Prozent der Bike-Verkäufe in europäischen Kernmärkten (das sind v. a. Deutschland, Niederlande, Frankreich und Italien) auf E-Bikes entfallen.<sup>10</sup>

→ Bemerkung: Dabei wird interessant, wie hoch der Gesamtbestand an Fahrrädern 2026 sein wird. Bisher lag der Bestand jährlich nur leicht steigend bei ca. 75 Mio. (2019: 75,9 Mio.)

Weitere Untersuchungen wie etwa von Deloitte, die für 2023 einen Absatz von 130 Mio. E-Bikes voraussagen, sind für unsere Zwecke nicht spezifisch genug.

### 3.4. Prognosen allgemein zur Entwicklung der Campingwirtschaft

Campen ist in: 2018 verbuchte die Branche laut Deutschem Tourismusverband (DTV) ein Plus von mehr als elf Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Etwa 35 Millionen Übernachtungen verzeichnet der DTV jährlich auf deutschen Campingplätzen, jeder Fünfte entscheidet sich für einen Platz mit ECO-CAMPING-Siegel.<sup>11</sup>

Camping & Caravaning: Etwa 3,4 Mio. Urlaubsreisen werden pro Jahr mit dem Wohnwagen oder dem Wohnmobil unternommen, berücksichtigt man auch die Zelturlaube sind es sogar 4,4 Mio. hinzu kommen dann noch ca. 5 Mio. Camping Kurzurlaubsreisen. Langfristig wächst das Interesse am Caravaning-Urlaub: Für die Zukunft interessieren sich 10 Prozent (2002: 5 Prozent) der Bevölkerung für eine Reise mit dem Wohnmobil, rund 9 Prozent (2002: 5 Prozent) denken an einen Wohnwagenurlaub.<sup>12</sup>

<sup>9</sup> Studie von Robert Bosch GmbH

Quelle: <https://www.bosch-ebike.com/de/rund-ums-ebike/stories/marktcheck/>

<sup>10</sup> Bosch

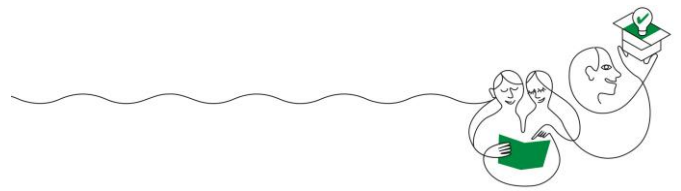
Quelle: <https://www.bosch-ebike.com/de/rund-ums-ebike/stories/marktcheck/>

<sup>11</sup> enorm-magazin.de

Quelle: <https://enorm-magazin.de/lebensstil/nachhaltiger-tourismus/reisearten/nachhaltiges-camping-ein-fach-draussen>

<sup>12</sup> Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e. V.

Quelle: <https://mietcaravan.com/nachhaltiger-tourismus-und-campingurlaub.asp>



## 4. Bewertung der Prognosen

Bei allen drei Kategorien:

- ☐ E-Pkw
- ☐ öffentliche Ladeinfrastruktur
- ☐ Verkäufe von E-Bikes

zeigt die Entwicklung konsequent nach oben. Sowohl, was die Entwicklung bis dato angeht als auch die Prognosen für den weiteren Verlauf. Bei den E-Pkw ist die weitere Entwicklung sozusagen staatlich festgeschrieben, und auch bei der Entwicklung der Ladeinfrastruktur wird der Staat ordnungspolitisch aktiv. Etwa indem er zukünftige Quoten festsetzt wie für Tankstellen und verschiedene Industrien zum Handeln nicht nur auffordert, sondern regelrecht zwingt. Die Rede ist von der Automobilindustrie, Hersteller- aber auch händlerseitig, sowie der Energiewirtschaft. Dazu flankiert der Gesetzgeber die Entwicklung auch durch Förderungen wie über das Elektromobilitätsgesetz, steuerrechtliche Anreize, sowie Reformen des Wohn- und Verwaltungsrechts.

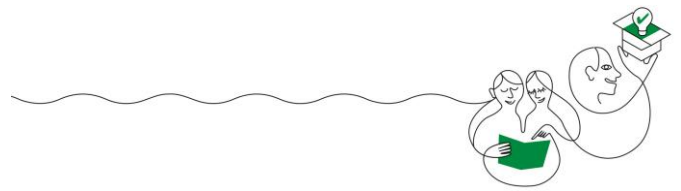
### E-Autos (Pkw, Vans, Leichttransporter N1)

Dass die E-Bikes einen Entwicklungsvorsprung von etwa fünf Jahren haben, sieht man auch daran, dass es keine Bike-Kategorie mehr gibt, die nicht von der Elektrifizierung erfasst wäre, selbst Rennräder gibt es als elektrische Variante praktisch von jedem Volumen-Hersteller.



Dagegen tut man sich bei elektrischen Leichttransportern noch schwer, wobei sich das gerade relativiert, denn neben den Platzhirschen VW, MAN, Renault und Mercedes schicken nun auch der PSA-Konzern mit den Marken Citroën und Peugeot, dem Opel e-Vivaro, sowie FCA mit dem Iveco-E und dem E-Dukato, LEVC und chinesische Hersteller wie Maxus Leichttransporter auf den Markt. Wichtig ist das, weil solche Fahrzeuge oft als Basis für Reisemobile dienen. Inzwischen hat Nissan sowohl den Voltia-Umbau in das eigene Portfolio integriert als auch den ENV 200 als Microcamper ins Werksprogramm übernommen.

E-Pkw, die einen Wohnanhänger ziehen können, gibt es derzeit außer bei Tesla nur in Form von Hybridfahrzeugen. Das Tesla Model X ist standardmäßig dafür gerüstet sowie neuestens auch einige Varianten des Model 3, die mit einer Zuglast von gut 900 kg schon einen kleineren Trailer ziehen und natürlich auch E-Bikes tragen können. Nachrüstungen sind bisher nicht möglich. Das kommende Model Y ist serienmäßig für diese Option ausgerüstet, alle Varianten können mit Kupplung mit einer Zuglast von 1.600 kg bestellt werden. Noch in diesem Jahr wird Volvo den XC 40 Recharge ausliefern, das erste rein elektrische Kompakt-SUV mit 1.500 Kg Zuglast. Etliche weitere Modelle wie etwa der



Sono Sion, weisen eine Zuglast von 750 Kg auf, deutlich zu wenig für einen Caravan, aber genug für den Transport von zwei E-Bikes. Ganz aktuell bestellbar ist nun der Polestar 2 mit AHK und einer Zuglast von 1.500 kg. Und schließlich ist der Opel Zafira e-life für Anfang 2021 angekündigt, mit immerhin 1.000kg Zuglast als Option.

## Reisemobile

Bisher allein auf weiter Flur fristet das exklusive IRIDIUM-Wohnmobil ein waschechtes Pionier-Dasein. Es bietet bis zu 400 Kilometer Reichweite und setzt dabei auf Lithium-Eisenphosphat-Technologie. Die Preise beginnen bei 161.000 €.

In Zukunft werden die Angebote wohl zahlreicher werden:

*„Die zu erwartende Verbreitung der Elektromobilität stellt eine Herausforderung für den klassischen Caravan dar, da auf absehbare Zeit die Batteriekapazität von Elektro-PKW nicht dafür ausreichen wird, auch mit einem Anhänger praxisingerechte Reichweiten zu realisieren. Mit dem Dethleffs e.home coco erfinden wir die Grundidee des Caravans neu und erweitern dessen Einsatzmöglichkeiten – auch in Zeiten von Elektro-PKW.“<sup>13</sup>*

*„Die Automobilindustrie investiert aktuell Milliarden in das Thema E-Mobilität – deshalb gehen wir davon aus, dass wir relativ schnell auf sehr effiziente Technologien zurückgreifen können. Intern rechnen wir mit einer Zeitspanne von 3 bis 5 Jahren, in der wir das erste Reisemobil mit entsprechender Reichweite und Speicherkapazität auf den Markt bringen können.“<sup>14</sup>*

## Caravans

Es gibt derzeit verschiedene Ansätze, das Zug- und Reichweitenproblem über teilangetriebene Wohnanhänger zu lösen. Beispielhaft ist hier Dethleffs e-coco zu nennen, aber auch Bosch greift - in Korrelation zu Nutzfahrzeugen - die Idee von elektrisch teilangetriebenen Fahrzeuganhängern auf. In Bezug auf die Zulassung solcher Systeme steht man aber noch ganz am Anfang.

## PHEV

Derzeit beherrscht Mitsubishi mit dem Outlander PHEV als Zugfahrzeug, das auch mit Gleichstromladung und bidirektional funktioniert, also Bordgeräte aus der Fahrbatterie versorgen kann, die Szene. Auch in PHEV (Limousine, Kombi, SUV) wird die Gleichstromladefähigkeit immer wichtiger

<sup>13</sup> Alexander Leopold, Geschäftsführer Dethleffs, 2018

Quelle: <https://www.dethleffs.de/aktuelles/meldung/dethleffs-praesentiert-den-ersten-e-caravan/>

<sup>14</sup> Helge Vester, Marketingleiter Dethleffs, 2018

Quelle: <https://de.campersstyle.net/e-mobilitaet-im-wohnmobil-ansaeetze-chancen-herausforderungen/>



werden. Und mittelfristig werden möglicherweise auch PHEV als Teile virtueller Großkraftwerke dienen und zur Netzstabilisierung beitragen.

### **LEV und L 6 und 7e-Fahrzeuge inklusive E-Motorräder**

Als Light Electric Vehicles (LEV) werden Fahrzeuge bezeichnet, die Kraftfahrzeuge sind, also prinzipiell ein Kennzeichen erfordern, aber nicht als vollwertige Autos eingestuft werden. Zu ihnen zählen elektrische Stehroller (Scooter) nach der Mikromobilitätsverordnung, Lastenräder, deren Motor eine höhere Leistung als ein Pedelec-Motor aufweist, S-Pedelecs, Roller, Trikes, Quads und Motorräder. Alle werden in Zukunft im Verkehrsmix eine größere Rolle als gegenwärtig spielen und deshalb auch in verschiedenen Nutzungsszenarien für Campingplätze relevant sein.



Flächendeckend gibt es für alle diese Fahrzeuge keine Förderungen, aber entsprechende Forderungen werden immer lauter und erhalten, insbesondere nachdem Citroën mit dem AMI ein Massenprodukt etablieren könnte, was seinerzeit Renault mit dem Modell Twizy nicht gelang, neue Nahrung.

Motorräder gehören allesamt zu dieser Zulassungsklasse, und auch elektrische Motorräder wie etwa die des Marktführers ZERO weisen stark steigende Absatzzahlen auf, was Hersteller wie Harley-Davidson und neuestens auch die japanischen Big Four Honda, Kawasaki, Suzuki, Yamaha, auf den Plan ruft.

### **Fazit**

Die Ausgangsgrößen sind noch gering, das Wachstumspotenzial dementsprechend groß.

Das „Portfolio“ an elektrischen Gästefahrzeugen wächst stark und entwickelt sich auch in die Breite, wird also nicht nur größer, sondern auch bunter.





## 5. Verhältnis: Allgemeinmobilität zum gegenwärtigen Campingmarkt

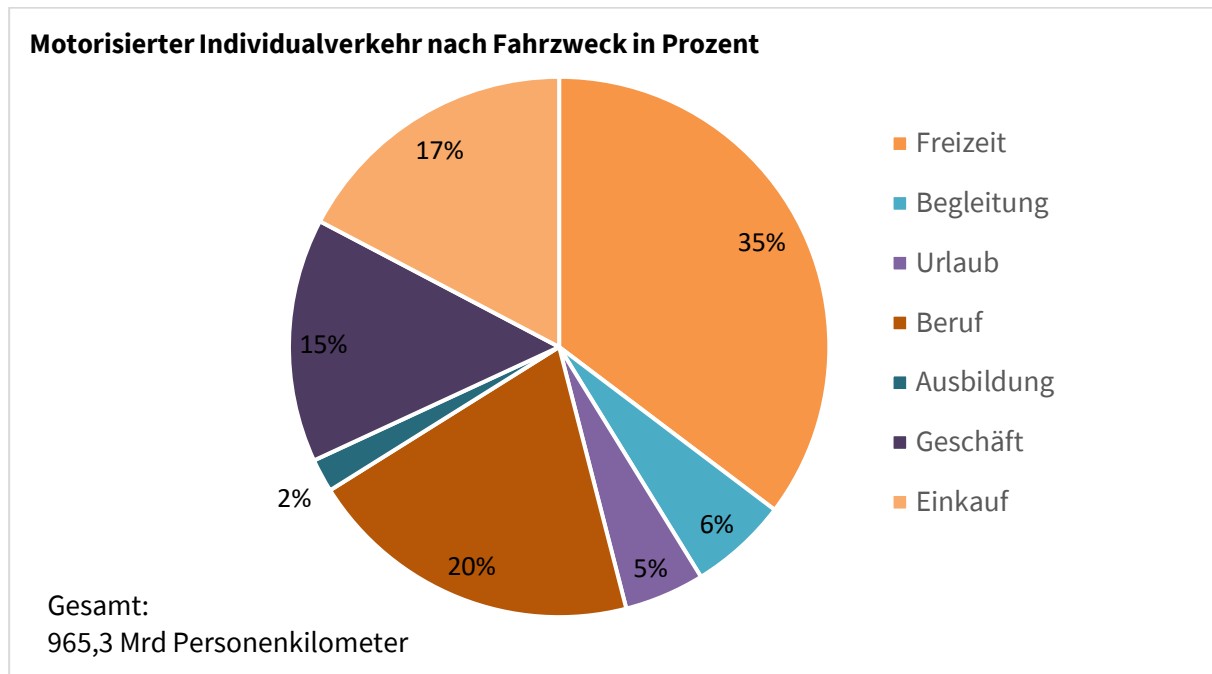


Abbildung 7: Motorisierter Individualverkehr nach Fahrzweck in Prozent, Quelle: eigene Darstellung nach: BMVI (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 2018/2019, S.225

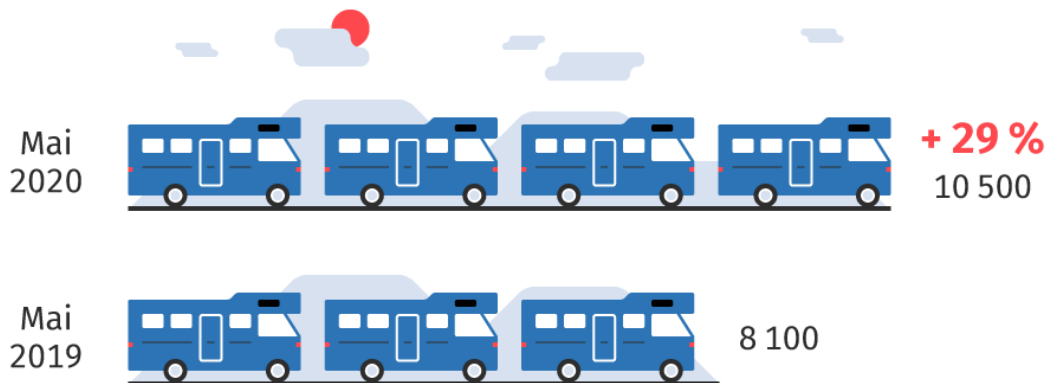
Die Aussage dieser Untersuchung ist natürlich sehr allgemein und in Hinsicht auf eine abzuschätzende künftige Verteilung bzw. Repräsentanz von elektrisch betriebenen Fahrzeugen im Campingbereich nicht ausreichend. Dennoch dürfte eine darauf fußende und interpolierend fortgeschriebene Prognose von 50 Mrd. Kilometern, die in individuellen Fahrzeugen im Reiseverkehr jährlich zurückgelegt werden, nicht allzu weit danebenliegen. Darin ist ein diesbezüglicher Verkehrsanteil, der in dieser Statistik unter der Rubrik „Freizeit“ verbucht ist, noch nicht berücksichtigt. Es ist aber anzunehmen, dass insbesondere bei Dauercampers ein nicht zu unterschätzender Anteil von Fahrten unter diese Rubrik fällt. Bei einem angenommenen Anteil von insgesamt 20 Prozent an diesen 50 Mrd. Kilometern, die auf Camping-Fahrten entfallen werden, bleiben immer noch 10 Mrd. Kilometer, und das stützt durchaus die These von einem deutlich zunehmenden Camping-Verkehr.

### Camping als Trend

Zur Visualisierung des allgemeinen Trends hin zum Camping können die beiden nachfolgenden Grafiken dienen. Die erste Abbildung zeigt die Neuzulassungen von Wohnmobilen in Deutschland im Jahr 2019 und 2020.



## Neuzulassungen von Wohnmobilen

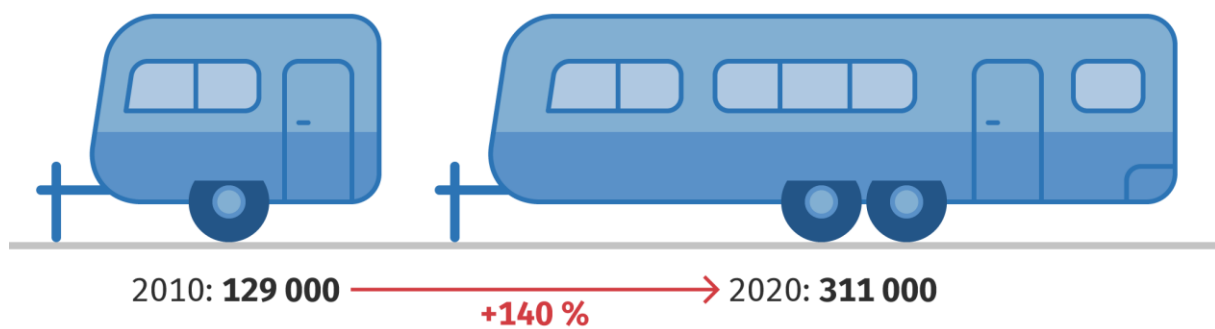


© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2020

**STATIS**  
Statistisches Bundesamt

Abbildung 8. Neuzulassungen von Wohnmobilen in Deutschland, Quelle: Statistisches Bundesamt

## Winterübernachtungen auf Campingplätzen im Februar



© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2020

**STATIS**  
Statistisches Bundesamt

Abbildung 9. Winterübernachtungen auf Campingplätzen, Quelle: Statistisches Bundesamt



## 6. Einflussfaktor Trend

### Nachhaltig im Urlaub bei Anreise und vor Ort

Für fast 70 Prozent der Deutschen sind Nachhaltigkeitsaspekte im Urlaub wichtig, sozio-demografisch ist dabei das obere Drittel überrepräsentativ vertreten.

Ältere Bevölkerungsgruppen achten in höherem Maße auf Nachhaltigkeit im Urlaub als jüngere, das ist wichtig, da diese die Hauptzielgruppe für Reisemobile darstellen.

Bemerkenswert, aber nicht überraschend ist, dass Campingtouristen Umweltaspekte wichtiger sind als etwa Hotelgästen oder Pauschalreisenden, steht Camping doch bekannterweise für einen Urlaub näher an der Natur, auch wenn das Wildcampen in Deutschland verboten ist. Campen steht auch für Rücksicht, Eigenvorsorge, Beschränkung auf das Wesentliche.



So beträgt der durchschnittliche Energieverbrauch bei Camper\*innen pro Person im Durchschnitt mit ca. 11 kWh/ÜN (Strom und Wärme) nur ein Bruchteil dessen, was eine Hotelübernachtung an Energie benötigt, nämlich etwa 30 bis 50 und mehr kWh, abhängig von der Hotelkategorie, der Auslastung und Energieeffizienz, der Saison (Heizung/Kühlung können die Hälfte des Gesamtenergieverbrauchs ausmachen) sowie dem Vorhandensein von Gastronomie. Auch der Camping-Energieverbrauch schwankt natürlich jahreszeitlich bedingt stark.

33 Prozent der Urlauber\*innen fordern mehr nachhaltige Angebote und wenn es um die Verantwortung für Nachhaltigkeit geht, werden die Anbieter an zweiter Stelle in der Pflicht gesehen.

Inlandstouristen sind mehr an Nachhaltigkeitsaspekten interessierter als Auslandstouristen. Und auch das Interesse an nachhaltigen Mobilitätsangeboten am Urlaubsort ist groß, am größten bei den Campern.<sup>15</sup>

---

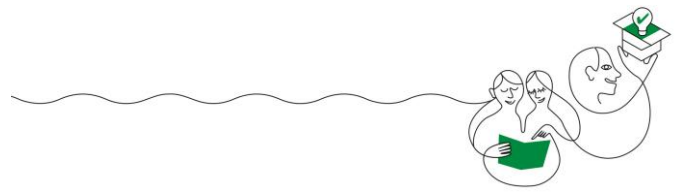
Infokasten: Giessen Stadtwerke und Daniel Bleher

Quelle: [https://gc-giessen.stadtwerke-ssl.de/gcGips/static/Mandanten/Giessen/SWG-Broschuere\\_Hotel.pdf](https://gc-giessen.stadtwerke-ssl.de/gcGips/static/Mandanten/Giessen/SWG-Broschuere_Hotel.pdf) und <https://www.oeko.de/oekodoc/1572/2013-428-de.pdf>

<sup>15</sup> Nachhaltigkeit BMU 2014 (Reiseanalyse RA, Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen FUR e.V.)

Quelle: [https://www.bmu.de/fileadmin/Daten\\_BMU/Download\\_PDF/Tourismus\\_Sport/nachhaltiger\\_tourismus\\_nachfrage\\_bericht\\_bf.pdf](https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Tourismus_Sport/nachhaltiger_tourismus_nachfrage_bericht_bf.pdf)

[https://www.bmu.de/fileadmin/Daten\\_BMU/Pool/Forschungsdatenbank/fkz\\_um18\\_16\\_502\\_nachhaltigkeit\\_reiseanalyse\\_2019\\_bf.pdf](https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Forschungsdatenbank/fkz_um18_16_502_nachhaltigkeit_reiseanalyse_2019_bf.pdf)



Dazu auch ein Zitat aus einer Diplomarbeit an der Hochschule Mittweida 2016 über die energetische Sanierung eines Campingplatzes im Zillertal:

*„Ein Hauptproblem in seinen [des Campingplatz-Betreibers] Augen ist der Urlaubertransfer. Darunter versteht man, dass Campinggäste für kurze Strecken zum Drogerie- oder Lebensmittelmarkt mit den Wohnmobilen fahren, um dort Besorgungen zu tätigen. Dies verursacht neben dem großen Zeitaufwand für den Abbau der Vorzelte und des Ausparkens zusätzlich eine hohe CO2 Belastung für den Ort“.*<sup>16</sup>

### **Qualitätstourismus**

Die Tendenz zeigt: weg vom Massentourismus mit tagelangem Sonnenbad und Party am Abend. Wichtiger wird die Qualität der verbrachten Zeit, das Zu-sich-selbst-kommen sowie ein vermehrtes Maß an Harmonie mit der Umwelt und eine gewisse Unabhängigkeit - alles bekanntermaßen klassische Camping-Motive.

### **Inlandtourismus**

Auch dieser zeigt eine kontinuierliche Aufwärtsentwicklung auf Kosten von Fern- und Pauschalreisen. Ein erheblicher Teil des Inlandtourismus geht auf Radreisen zurück.

Verstärkt wird diese Entwicklung auch durch die SARS 2 Covid 19-Krise. Dadurch haben die Menschen Schwierigkeiten mit der Einschätzung des Gefährdungspotenzials im Ausland.

### **E-Bike, E-Motorrad**

Mit einer weiteren Intensivierung des ohnehin schon boomenden Fahrrad- bzw. E-Bike-Tourismus wächst ein weiteres Gästeklientel heran, das spezielle Anforderungen an den Campingplatz hinsichtlich des Ladens und der Aufbewahrung der Bike-Akkus stellt. Mit den E-Bikes kommt eine weitere Form des Kurzstrecken-Campingverkehrs. Mit diesen lassen sich nämlich auch Kleinst-Caravans wie etwa das „Dübener Ei“ ziehen. Die Firma „Gentle Tent“ bietet mit dem B Turtle seit Neuestem einen Micro-Caravan als aufblasbares Zelt bzw. E-Bike-Trailer an. Klarerweise ist das (noch) kein Volumenmarkt, aber einen Blick darauf sollte man schon werfen.

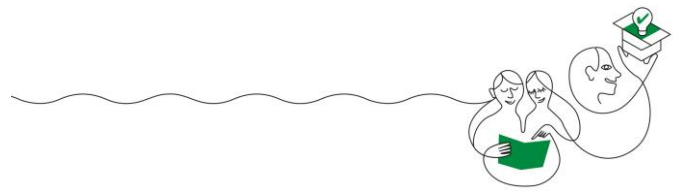
Und auch E-Motorräder werden immer alltagstauglicher und legen an Verbreitung kräftig zu, auch das ist zukünftig zu berücksichtigen.

### **Glamping**

---

<sup>16</sup> Gabriela Erhart

Quelle: Diplomarbeit an der Hochschule Mittweida 2016 über die energetische Sanierung eines Campingplatzes im Zillertal



Glamping ist ein Trend, der sich seit etwa zehn Jahren auf breiter Front etabliert. Nach einer Untersuchung des Heidelberger Instituts für Trend- und Zukunftsforschung (ITZ), ist Glamping DER Trend für 2020 und darüber hinaus. Das ITZ zählt Glamping mittlerweile zu den 100 TopTrends, die es in seiner „Zukunftsmatrix“ für die kommenden Jahre beschrieben hat.

*„Glamping ist ein Gegenentwurf zu Standard, Massenabfertigung und **Urlaubsindustrie**. Hotel und All-you-can-eat sind Auslaufmodelle. Tourismus von der Stange hat keinen Attraktionswert mehr.“<sup>17</sup>*

Die Glamping-Zielgruppe besteht großteils aus der Gruppe der sogenannten „LOHAS“ (Lifestyle on Health and Sustainability), vor allem bestehend aus jungen, vorwiegend gut situierten Familien, die offen sind für neue Entwicklungen, wenn sie in ihr modern-nachhaltiges Weltbild passen. Ein „Zentralorgan“ dieser Gruppe ist die Zeitschrift „Landlust“, Glamping ist sozusagen die Umsetzung der Lektüre in die Praxis.

So sind nach Angaben des Hamburger Branchenprimus „Vacanceselect GmbH“ die Übernachtungszahlen im Zeitraum von 2011 auf 2014 in Deutschland um 486 Prozent Prozent gestiegen.<sup>18</sup>

Vor diesem Hintergrund wird deutlich, welche synergetischen Potenziale Glamping mit der Elektromobilität verbinden. 40 exklusive Glampingplätze existieren derzeit in Bayern, aber auch „normale“ Campingplätze inkludieren zunehmend Angebote dieser Art.

### **Auswirkungen der Corona-Krise**

Tendenziell ist eine Entwicklung zu beobachten, die auf die Absonderung und die Vermeidung unübersichtlicher sozialer Kontakte geht. Inlandsreisen werden verstärkt bevorzugt, Camping entwickelt sich schneller als der Hoteltourismus. Wie sich der Gesamtmarkt im Volumen entwickeln wird, ist derzeit nicht absehbar. Es könnte aber durchaus, sowohl von Verbraucherseite wie von der Politik, ein Gesinnungswandel im Verhalten anstehen, der die Gewichte hin zu naturnahen, bewussten und individualisierten Formen der Urlaubsgestaltung verschiebt.

---

<sup>17</sup> Eike Wenzel, Leiter des ITZ

Quelle: <https://glampinginfo.wordpress.com/2012/01/08/trendforscher-glamping-ist-der-tourismus-trend-2020/>

<sup>18</sup> Glampinginfo.wordpress.com

Quelle: <https://glampinginfo.wordpress.com/2014/04/02/glamping-boomt-immer-mehr-deutsche-urlauber-entdecken-das-camping-der-glamourosen-art/>



## 7. Ergebnis: Prognose campingspezifisch

Verkompliziert wird die Sache auch noch durch die Corona-Krise, deren Dauer und mittel- bis langfristige Auswirkungen nur sehr schwer abzuschätzen sind.

Es ist also insgesamt mit einem erhöhten Aufkommen von Campinggästen, die elektrisch, auf wie vielen Rädern auch immer, anreisen und entsprechende Angebote vom Campingplatz erwarten, zu rechnen. Über die Quantifizierung Aussagen zu treffen ist schwierig, weil sie hochgradig hypothetisch ist.

Wir wollen deshalb dazu drei Szenarien aufmachen.

### 1. Insgesamt verzögertes, aber punktuell beschleunigtes Wachstum

Die Corona-Krise erzeugt eine Delle, die sich **kurzfristig** verschieden auf unterschiedliche Fahrzeugtypen- und Antriebe auswirkt und dadurch den elektrischen Anteil am Gesamtmarkt anhebt.

April 2020:

Die E-Pkw Zulassungen brechen im Vergleich zu März um mehr als die Hälfte ein.

Mai 2020:

Die E-Pkw Zulassungen legen wieder deutlich zu, es steht ein Plus von 20 Prozent zum Vorjahresmonat, und eines von fast tausend Fahrzeugen im Vergleich zum April zu Buche, während Verbrennerfahrzeuge einen Verlust von über 50 Prozent erleiden. Der Marktanteil von BEV und PHEV erreicht sieben Prozent.

**Auf mittlere Sicht** wird sich zeigen, ob die staatliche Bonussteigerung, verbunden mit der Senkung der Mehrwertsteuer und einem Steuer-Malus für ineffiziente Autos, den konjunkturellen Rückgang ausgleichen können wird. Und was geschieht nach Ende 2021, wenn diese Förderungen auslaufen? Das alles ist hoch spekulativ. E-Bikes allerdings erleben gerade einen massiven Schub, der vermutlich auch anhalten wird.

**Langfristig gesehen** werden die Extrapolationen immer ungenauer, auch weil heute niemand weiß, wie sich die Krise weiter entwickeln wird. Es ist davon auszugehen, dass sich in bestimmten Branchen die Zahl der Firmenpleiten drastisch erhöhen und die Kaufkraft insgesamt vermindert wird. Dies wirkt sich besonders bei großen Anschaffungen aus. Auch das Konsumverhalten wird sich zuungunsten langlebiger Produkte des täglichen Bedarfs und zugunsten von Kapitalersatzprodukten ändern. Andererseits werden nachhaltige Produkte wie E-Fahrzeuge und naturverbundene



Urlaubsreisen davon weniger betroffen sein. Gibt es ein generelles substanzielles Umdenken, verstärkt sich dieser Effekt noch.

## 2. Kontinuierliches Wachstum

Das Szenario geht von einer **kontinuierlichen Entwicklung** aus, die die Corona-Auswirkungen, den phasenweise drastischen Rückgang und den Anschub nach dem Höhepunkt, verursacht durch staatliche Anreize, insgesamt mit null saldiert.

Für dieses Szenario orientieren wir uns an den oben angeführten Prognosen von Herstellern, Forschungsinstituten und Verbänden.

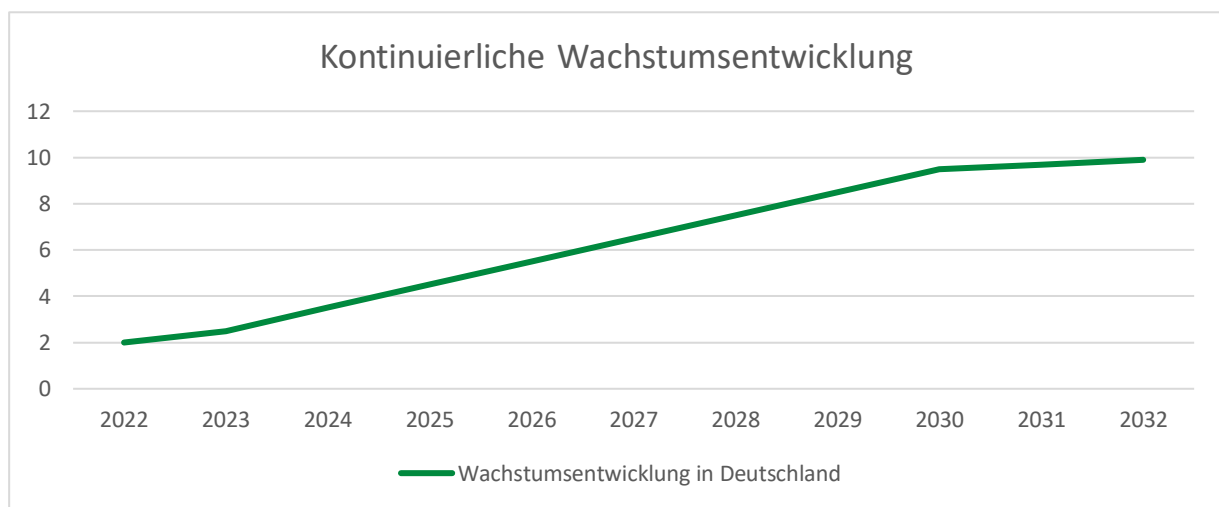


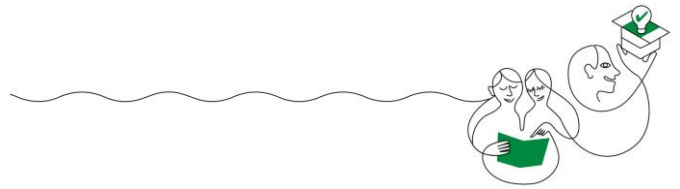
Abbildung 10: Szenario über eine kontinuierliche Wachstumsentwicklung nach der Corona-Krise, Quelle: Eigene Darstellung

Das Wachstum (die Zunahme) insgesamt wird vom Stand von Anfang des Jahres bis 2022 kontinuierlich und stetig zulegen und dann ab 2023 im Kurvenverlauf steiler werden, ehe sich die Entwicklung ab 2030 mit der Annäherung an eine gewisse Marktsättigung wieder abflachen wird, wie in Abbildung 11 zu sehen ist.

## 3. Beschleunigtes Wachstum

Die Krise und nachfolgende Krisenbewältigungs- und Konjunkturprogramme mit Schwerpunkt auf der Förderung von klimafreundlichen Technologien **beschleunigen** den ohnehin soliden Trend. Einen regelrechten Schub wird es bis Ende 2021 geben, dann werden die Förderungen eingestellt oder auf niedrigerem Niveau fortgeführt. Durch die Vorziehung von Käufen bis Ende 2021 wird es 2022 zu einer Delle in der Wachstumskurve kommen, ehe die Verkäufe ab 2023 wieder verstärkt anziehen.

Im Gesamten betrachtet werden auf den Campingmarkt circa 10 Prozent der E-Fahrzeug-Zahlen entfallen, die Trends werden diese Entwicklung bestärken und konsolidieren, ohne aber einen quantifizierbaren Anteil sichtbar werden zu lassen.



## Versuch einer Quantifizierung

von campingspezifischen E-Fahrzeugen in Prozent am Gesamtmarkt campingrelevanter Fahrzeuge - E-Bikes wurden nicht berücksichtigt.

### 1. Szenario: insgesamt verzögertes, aber punktuell beschleunigtes Wachstum

<b>Szenario 1 (Corona verzögert v. a. punktuell)</b>	<b>bis 2023</b>	<b>bis 2025</b>	<b>bis 2030</b>
<b>Erwartete Zunahme campingrelevanter Fahrzeuge (in Prozent) an der Gesamtentwicklung</b>			
PKW (BEV und PHEV)	8	13	18
Reisemobile und teilangetriebene Trailer	1	5	9
LEV und Motorräder	2	10	15
Bedarf an Shuttle- und Sharing-PKW	10	14	15
Bedarf an Shuttle- und Sharing-LEV, KR und Bikes	5	10	15

Tabelle 5: 1. Szenario: insgesamt verzögertes, aber punktuell beschleunigtes Wachstum, Quelle: Eigene Darstellung

### 2. Szenario: kontinuierliches Wachstum

<b>Szenario 2 (Corona-Auswirkung bei null)</b>	<b>bis 2023</b>	<b>bis 2025</b>	<b>bis 2030</b>
<b>Erwartete Zunahme campingrelevanter Fahrzeuge (in Prozent) an der Gesamtentwicklung</b>			
PKW (BEV und PHEV)		15	20
Reisemobile und teilangetriebene Trailer	2	5	10
LEV und Motorräder	2	8	12
Bedarf an Shuttle- und Sharing-PKW	10	15	15
Bedarf an Shuttle- und Sharing-LEV, KR und Bikes	5	10	15

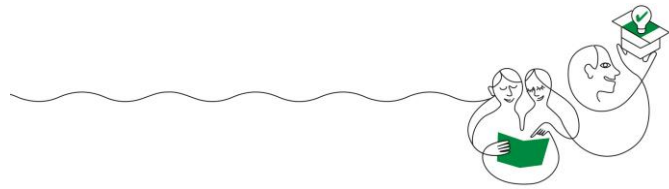
Tabelle 6: 2. Szenario: kontinuierliches Wachstum, Eigene Darstellung

### 3. Szenario: beschleunigtes Wachstum

<b>Szenario 3 (stark beschleunigtes Wachstum)</b>	<b>bis 2023</b>	<b>bis 2025</b>	<b>bis 2030</b>
<b>Erwartete Zunahme campingrelevanter Fahrzeuge (in Prozent) an der Gesamtentwicklung</b>			
PKW (BEV und PHEV)	13	17	23
Reisemobile und teilangetriebene Trailer	2	6	12
LEV und Motorräder	2	10	15
Bedarf an Shuttle- und Sharing-PKW	10	15	15
Bedarf an Shuttle- und Sharing-LEV, KR und Bikes	5	10	15

Tabelle 7: 3. Szenario: kontinuierliches Wachstum, Eigene Darstellung





**TABELLENVERZEICHNIS**

**TABELLE 1: AKTUELLER BESTAND BEI E-PKW IN DEUTSCHLAND JANUAR 2020**, Quelle: [https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Umwelt/fz\\_b\\_umwelt\\_archiv/2020/2020\\_b\\_umwelt\\_dusl.html?nn=2601598](https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Umwelt/fz_b_umwelt_archiv/2020/2020_b_umwelt_dusl.html?nn=2601598) und <https://www.electrive.net/2020/02/05/emobility-dashboard-januar-7-492-reine-elektro-pkw/> .....2

**TABELLE 2: LÄNDERVERGLEICH: ENTWICKLUNGEN DER ZULASSUNGEN VON BEV**, Quelle: eigene Darstellung nach Destatis/Eurostat, Zugriff am 6.4.2020, Zahlen auf Hundert gerundet, [https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?query=BOOKMARK\\_DS-791139\\_QID\\_4C3DE3CC\\_UID\\_-3F171EB0&layout=TIME,C,X,0;GEO,L,Y,0;UNIT,L,Z,0;MOT\\_NRG,L,Z,1;INDICATORS,C,Z,2;&zSelection=DS-791139MOT\\_NRG,ELC;DS-791139UNIT,NR;DS-791139INDICATORS,OBS\\_FLAG;&rankName1=UNIT\\_1\\_2\\_-1\\_2&rankName2=INDICATORS\\_1\\_2\\_-1\\_2&rankName3=MOT-NRG\\_1\\_2\\_-1\\_2&rankName4=TIME\\_1\\_0\\_0\\_0&rankName5=GEO\\_1\\_2\\_0\\_1&sortC=ASC\\_1\\_FIRST&rStp=&cStp=&rDCh=&cDCh=&rDM=true&cDM=true&footnes=false&empty=false&wai=false&time\\_mode=ROLLING&time\\_most\\_recent=true&lang=DE&cfo=%23%23%23.%23%23%23%23%2C%23%23%23](https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?query=BOOKMARK_DS-791139_QID_4C3DE3CC_UID_-3F171EB0&layout=TIME,C,X,0;GEO,L,Y,0;UNIT,L,Z,0;MOT_NRG,L,Z,1;INDICATORS,C,Z,2;&zSelection=DS-791139MOT_NRG,ELC;DS-791139UNIT,NR;DS-791139INDICATORS,OBS_FLAG;&rankName1=UNIT_1_2_-1_2&rankName2=INDICATORS_1_2_-1_2&rankName3=MOT-NRG_1_2_-1_2&rankName4=TIME_1_0_0_0&rankName5=GEO_1_2_0_1&sortC=ASC_1_FIRST&rStp=&cStp=&rDCh=&cDCh=&rDM=true&cDM=true&footnes=false&empty=false&wai=false&time_mode=ROLLING&time_most_recent=true&lang=DE&cfo=%23%23%23.%23%23%23%23%2C%23%23%23) ..... 3

**TABELLE 3: ÖFFENTLICH ZUGÄNLICHE LADEINFRASTRUKTUR**, Quelle: Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V. (bdew): <https://www.bdew.de/presse/presseinformationen/zahl-der-woche-27730-ladepunkte/>, Goingelectric: <https://www.goingelectric.de/stromtankstellen/statistik/Deutschland/>, Bundesnetzagentur: <https://www.electrive.net/2020/01/21/verkehrsministerium-hinkt-bei-eigenen-ladepunkten-hinterher/> ..... 4

**TABELLE 4: AKTUELLE ZAHLEN ZU E-BIKES IN DEUTSCHLAND**, Quelle: Zweirad-Industrieverband (ZIV): Zahlen – Daten – Fakten zum Fahrradmarkt in Deutschland 2019, [https://www.ziv-zweirad.de/marktdaten/de-tail/?tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=874&cHash=4e8ea62a5ff3f8c43a1da4a8a1a5d19c](https://www.ziv-zweirad.de/marktdaten/de-tail/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=874&cHash=4e8ea62a5ff3f8c43a1da4a8a1a5d19c) .....6

**TABELLE 5: 1. SZENARIO: INSGESAMT VERZÖGERTES, ABER PUNKTUELL BESCHLEUNIGTES WACHSTUM**, Eigene Darstellung .....23

**TABELLE 6: 2. SZENARIO: KONTINUIERLICHES WACHSTUM**, Eigene Darstellung.....23

**TABELLE 7: 3. SZENARIO: BESCHLEUNIGTES WACHSTUM**, Eigene Darstellung.....23



**ABBILDUNGSVERZEICHNIS**

**ABBILDUNG 1: ENTWICKLUNG DER ZULASSUNGEN VON E-PKW**, Quelle:  
[https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/MonatlicheNeuzulassungen/fz\\_n\\_MonatlicheNeuzulassungen\\_archiv/2020/202007\\_Glmonatlich/202007\\_nzbarometer/202007\\_n\\_barometer.html?nn=26015](https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/MonatlicheNeuzulassungen/fz_n_MonatlicheNeuzulassungen_archiv/2020/202007_Glmonatlich/202007_nzbarometer/202007_n_barometer.html?nn=26015)..... 3

**ABBILDUNG 2. VERÄNDERUNG DER NEUZULASSUNGEN**, Quelle: [https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/MonatlicheNeuzulassungen/fz\\_n\\_MonatlicheNeuzulassungen\\_archiv/2020/202007\\_Glmonatlich/202007\\_nzbarometer/202007\\_n\\_barometer.html?nn=2601598](https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/MonatlicheNeuzulassungen/fz_n_MonatlicheNeuzulassungen_archiv/2020/202007_Glmonatlich/202007_nzbarometer/202007_n_barometer.html?nn=2601598)..... 4

**ABBILDUNG 3: VERTEILUNG DER ANSCHLÜSSE NACH STECKERTYP**, Quelle: eigene Darstellung nach <https://www.goingelectric.de/stromtankstellen/statistik/>..... 5

**ABBILDUNG 4: ANZAHL ÖFFENTLICH ZUGÄNGLICHER LADEPUNKTE IN DEUTSCHLAND**, Stand: Oktober 2020, Quelle: <https://www.goingelectric.de/stromtankstellen/statistik/> ..... 5

**ABBILDUNG 5: VERGLEICH VON NORMALLADE- UND SCHNELLLADEEINRICHTUNGEN IN DEUTSCHLAND**, Stand Oktober 2019, Quelle: [https://www.prognos.com/fileadmin/pdf/publikationsdatenbank/20200207\\_Prognos\\_Lade-Report\\_2020.pdf](https://www.prognos.com/fileadmin/pdf/publikationsdatenbank/20200207_Prognos_Lade-Report_2020.pdf) ..... 6

**ABBILDUNG 6: BEV U. PHEV KUMULIERT BIS 2030 IN D**, Quelle: Eigene Darstellung nach Prognos/Boston Consulting Group BCG (2019) Klimapfade Verkehr 2030, [https://image-src.bcg.com/Images/BCG-Prognos-Analyse-Klimapfade-Verkehr-2030\\_tcm9-212550.pdf](https://image-src.bcg.com/Images/BCG-Prognos-Analyse-Klimapfade-Verkehr-2030_tcm9-212550.pdf) ..... 8

**ABBILDUNG 7: MOTORISierter INDIVIDUALVERKEHR NACH FAHRZWECK IN PROZENT**, Quelle: eigene Darstellung nach: BMVI (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 2018/2019, S.225, [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehr-in-zahlen\\_2018-pdf.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehr-in-zahlen_2018-pdf.pdf?__blob=publicationFile) ..... 15


**ABBILDUNG 8. NEUZULASSUNGEN VON WOHNMOBILEN IN DEUTSCHLAND**, Quelle: [https://www.desttis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/07/PD20\\_N033\\_51.html](https://www.desttis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/07/PD20_N033_51.html) ..... 16

**ABBILDUNG 9. WINTERÜBERNACHTUNGEN AUF CAMPINGPLÄTZEN**, Quelle: [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2020/PD20\\_20\\_p002.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2020/PD20_20_p002.html) ..... 16

**ABBILDUNG 10: SZENARIO ÜBER EINE KONTINUIERLICHE WACHSTUMSENTWICKLUNG NACH DER CORONA-KRISE**, Quelle: Eigene Darstellung..... 22

**Impressum**

ECOCAMPING Service GmbH  
 Blarerstr. 56  
 78462 Konstanz  
 Tel: +49-7531-28257-0  
 info@ecocamping.de  
 www.ecocamping.de



erstellt von: Werner Köstle (Touremo)  
 Martin Rolletschek, Wolfgang Pfrommer und Iris Schreiber (ECOCAMPING)  
 Stand: Juli 2020

Diese Prognose ist eine Veröffentlichung im Rahmen des Projekts „Zukunftsoffensive Elektromobilität für Campingplätze in Bayern“. Dabei handelt es sich um eine zusammenfassende Darstellung der fachlichen und rechtlichen Grundlagen, die keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt. Es kann eine Beratung im Einzelfall nicht ersetzen. Obwohl sie mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt wurden, kann eine Haftung für die inhaltliche Richtigkeit nicht übernommen werden.

Nachdruck, auch auszugsweise, nur nach Rücksprache mit ECOCAMPING Service GmbH