

# ECOCAMPING Fachinformation

## LADEINFRASTRUKTUR auf Campingplätzen - die Umsetzung



Elektrische Golfcars auf dem ECOCAMPING-Netzwerk-Campingplatz Jesolo Club Camping International

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

Diese Fachinformation ist ein Produkt des Pilotprojekts „**Zukunftsoffene 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

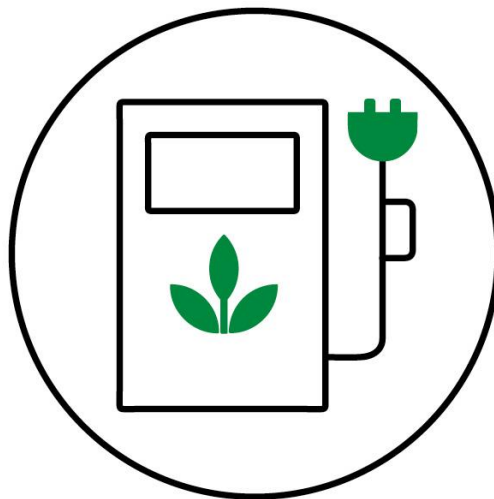


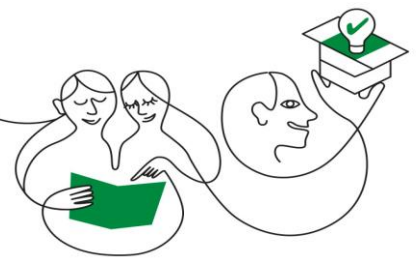
Landesverband der Campingwirtschaft  
in Bayern e.V.



## Inhalt

|   |   |
|---|---|
| 1. Einführung .....                     | 1 |
| 2. Betrieb und Backend, Abrechnung..... | 1 |
| 3. Investitionen und Förderungen .....  | 3 |
| 4. Das Vorgehen .....                   | 7 |

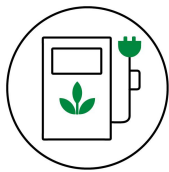




## 1. Einführung

Die Errichtung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auf Campingplätzen ist eine unumgängliche Aufgabe, möchte ich als Campingplatzbetreiber\*in für die Zukunft gerüstet sein und nicht abgehängt werden.

Die technischen und rechtlichen Grundlagen sowie die Anforderungen haben wir in Teil I dieser Fachinformation dargelegt. Im vorliegenden Teil II wenden wir uns der Umsetzung zu.



Gerade beim Betrieb der Ladesäulen stellt sich die Frage, ob diese in Eigenregie durchgeführt oder besser auf einen professionellen Betreiber übertragen werden soll - entsprechende Angebote gibt es zuhauf. Auch das hängt selbstverständlich mit der Größe und Auslegung der geplanten Anlage zusammen. Für eine Wallbox und eine Säule braucht es in der Regel keinen externen Betreiber, das kann ganz unbürokratisch gehandhabt werden. Gibt es aber mehrere Ladestellen, sollen die Anlagen öffentlich zugänglich sein und der Verbrauch Kilowattstunden-genau abgerechnet werden, ist eine Vergabe sinnvoll.

Ebenso drängend sind Fragen der Finanzierung und der Möglichkeiten, diese über die Inanspruchnahme von Förderungen in Grenzen zu halten.

Und schließlich stellt sich die Frage, wie das Projekt angegangen werden soll. „Holzwege“ bereichern nur die Erfahrung, sie kosten Zeit, Geld und persönliche Ressourcen. Diese Fachinformation dient zur Vermeidung unnötigen Aufwands und zur Orientierung. Auch hier gilt wieder: letztlich kommt es auf den individuellen Einzelfall an, die gegebenen Informationen treffen nicht immer und überall genau und in gleicher Weise zu.

## 2. Betrieb und Backend, Abrechnung

Die Beziehungen zwischen Ladenden, Ladestellenbetreiber, Netzbetreiber, Energieversorger und E-Mobilitätsdienstleister sind vielfältig und durchaus kompliziert. Die Rollen der Marktteilnehmer sind noch nicht hinreichend scharf konturiert, was angesichts der Neuartigkeit des Themas kein Wunder ist.

### 2.1. Wer ist der Betreiber?

Betreiber ist nach LSV, „wer unter Berücksichtigung der rechtlichen, wirtschaftlichen und tatsächlichen Umstände bestimmenden Einfluss auf den Betrieb eines Ladepunktes ausübt“.



Das kann durchaus die/der Campingplatzbetreiber\*in selbst sein. Das geht auch, wenn der technischen Service, Abrechnung und Kundenverwaltung an einen Dienstleister vergeben wird. Auch dann liegen die Preisgestaltung und Zugangsregelung bei dem Campingplatz.

Es gibt auch die Möglichkeit, den Betrieb ganz an einen professionellen Charge-Point-Operator, zu Deutsch: Ladeanlagenbetreiber (hier kurz: CPO genannt), abzugeben. Notwendig wird das, wenn angedacht ist, öffentliche Ladeinfrastruktur zu installieren. Aber auch sonst ist es sehr zu empfehlen, die Verträge lassen den Eigentümer\*innen bzw. den Campingplatzbetreiber\*innen in der Regel allen Einfluss, bspw. auf die Tarifgestaltung.

## 2.2. Service, Backend, Abrechnung - Wer macht was?

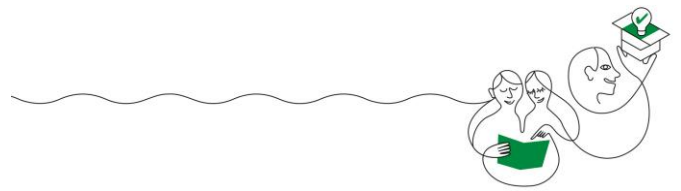
Die Technik ist das eine, die Kundenverwaltung und Rechnungslegung das andere. Geht der Betrieb vertraglich an einen CPO hat man zunächst keine Aufwände mehr bezüglich Wartung, Instandsetzung und jährlichem Sicherheits-Check. Erstreckt sich der Vertrag auch auf die Abrechnung, entfällt für die Campingplatzbetreiber\*innen auch das Thema. Der Campingplatz legt zwar noch die Preise fest und kann alle Ladevorgänge einsehen und statistisch auswerten. Seine Aufgabe erschöpft sich aber in der Zahlung i.d.R. einer Flatrate und einem festgelegten Prozentsatz des Preises der Ladung (meist Kilowattstunden und Ladedauer oder Session) an den Betreiber. Am Monatsende bekommt er vom CPO eine Aufstellung der Ladevorgänge und eine Gutschrift über seinen Anteil am Lade-Entgelt.



Ist die Ladeinfrastruktur öffentlich zugänglich, wird der CPO Roaming-Verträge mit Elektromobilitätsdienstleistern<sup>1</sup>, auch (E-)Mobilitäts-Service-Providern (EMP, EMSP oder MSP) genannt, wie etwa New Motion (Shell), Hubject, Plugsurfing, EnBW oder auch Alpiq (Smatrics) abschließen. Dann können Inhaber\*innen einer entsprechenden Ladekarte oder App an den Säulen Strom zapfen. Das hat durchaus Vorteile für den Campingplatz, denn der Kundenkreis erweitert sich eventuell enorm und der Campingplatz erscheint in den Ladeverzeichnissen der Anbieter. Der Marktführer in der DACH-Region, die EnBW, verwaltet inzwischen knapp 40.000 Ladepunkte.

Der nächste Akteur im Lade-Dschungel ist der Energielieferant, der den Strom zur Verfügung stellt und diesen mit dem CPO abrechnet. Der Ladestrom kommt über das Stromnetz zur Säule, und dieses steht unter der Obhut des Netzbetreibers. Die übergeordneten Starkstromnetze werden von den Übertragungsnetz-Betreibern gemanagt, in Deutschland sind dies vier. Verteil- und Regionalnetzbetreiber gibt es in Deutschland etliche hundert.

<sup>1</sup> Elektromobilitätsdienstleister: Ein Elektromobilitätsanbieter ist Anbieter von Dienstleistungen zu Ladeservices auf vertraglicher Ebene. Er bietet somit einen Zugang zu Ladestationen für Fahrzeugnutzer via Ladekarten oder Apps.



Eigentlich sollten die Marktrolle getrennt sein, der CPO vom EMP, der Energieversorger vom Netzbetreiber. Man sieht aber leicht, dass einige Akteure mehrere Rollen spielen und die Rollen dabei konzern- oder betriebsintern aufsplitten. Dies mag im konkreten Einzelfall in der Praxis keine Rolle spielen, aber die Fakten zu kennen ist wie überall nur von Vorteil. Übrigens darf bei öffentlich zugänglichen Anlagen nicht vergessen werden, diese an die Bundesnetzagentur zu melden, und zwar Aufbau und Inbetriebnahme, Außerbetriebsetzung der Anlage sowie Wechsel des Betreibers.

### 3. Investitionen und Förderungen

#### 3.1. Investitionen

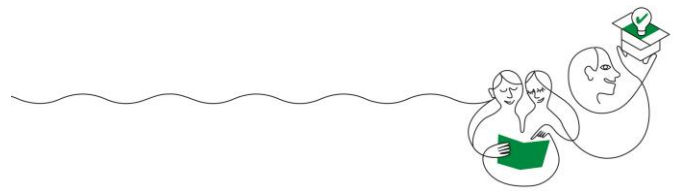
Die Investition in eine Ladeinfrastruktur wie in unserer Beispielkonfiguration kommt auf etwa 15 bis 20.000 Euro inklusive eines einfachen Lastmanagements. Das definiert sozusagen die Grundausstattung, das Basismodell. Aber auch mit einem Deluxe-Modell wird man anfangs kaum über 40.000 Euro kommen, es sei denn, es werden gleich ein halbes Dutzend Säulen oder Highspeed-DC-Charger angeschafft. Den Preis in die Höhe treiben können auch teure Anschluss-Ertüchtigungen oder notwendige umfangreichere Erdarbeiten. Die Investitionen halten sich also in Grenzen - auch ohne Förderungen - ein Wellnessbereich kostet ein Vielfaches.

Zur Verdeutlichung folgt ein grober Überschlag der einzelnen Komponenten:

- ☐ AC-Ladesäulen ab ca. 3.000 Euro, Masterfähige Ladesäule ab ca. 9.000 Euro
- ☐ DC- Ladesäule mit 20/24 kW Leistung ab ca. 4.000 Euro
- ☐ DC- Ladesäule mit 50 kW Leistung ab ca. 12.000 Euro
- ☐ Externes Lademanagement-System ab ca. 1.500 Euro
- ☐ Einfache Wallbox ohne Zähler, Schnittstellen, Schutzschalter ab ca. 500 Euro
- ☐ Smarte Masterwallbox ab ca. 2.000 Euro, Lastenmanagement-fähige Wallboxen ab ca. 1.500 Euro
- ☐ Installation ab ca. 500 Euro (kann ggf. sehr aufwändig werden)
- ☐ Fundamentierung ab ca. 500 Euro
- ☐ Stromspeicher mit etwa 30 kWh: ab ca. 20.000 Euro

Ladesäulen und Wallboxen unterscheiden sich nach

- ☐ Anzahl an Ladepunkten
- ☐ Lade-Gesamtleistung
- ☐ Vorhandensein von RCD-Fehlerstrom AC und DC-Erkennung, Überlastschutz
- ☐ Energie-Zähler mit Eichrechtskonformität (MID oder ganze Prozesskette)
- ☐ Schnittstellen für Remote-Control



- ☐ Kommunikation und Steuerung (SIM-Karte oder LAN)
- ☐ Autorisierung (Schlüsselsystem, Karte, App)
- ☐ Kombinationsfunktion (Master-Slave)
- ☐ Im Fall des Mastermoduls die Anzahl anschließbarer Slaves

### **3.2. Förderungen**

#### **Ladeanlagen**

Bislang wurden in Deutschland flächendeckend nur öffentlich zugängliche Ladeanlagen gefördert, vom Bund ebenso wie vom Freistaat. Das ändert sich gerade. In dem sich derzeit im Beschlussverfahren befindlichen Konjunkturpaket sollen 500 Mio. Euro in die Förderung privater, also nicht öffentlich zugänglicher, Ladeinfrastruktur fließen.

Förderungen über den Masterplan Ladeinfrastruktur: bis 40 Prozent, dabei werden Hardware, Software, Installation, Ertüchtigung Netzanschluss, neuer Anschlusspunkt, Speicher berücksichtigt.

#### **Kreditanstalt für Wiederaufbau KfW**

Über die Förderprogramme aus dem Bereich KfW Umweltprogramm mit den Nummern 240/241 für kleine, mittlere und große Unternehmen, sowie unter der Rubrik „Erneuerbare Energien und Umwelt“ Nr. 270 sind vergünstigte Kredite, was insbesondere Verzinsung und Laufzeit angeht, für die Finanzierung verfügbar.

Über die Produktnummer 240 für mittelgroße und große Unternehmen, 241 für kleinere, werden Kredite bis zu einer Höhe von 10 Mio. Euro vergeben, für umweltschonende Maßnahmen, zu denen auch die Anschaffung von E-Mobilen (BEV und HEV) und der entsprechenden Ladevorrichtungen zählen.

Über die Nummer 270 stehen Einzelkredite für Energieerzeugung und Speicher bis zu 50 Mio. Euro zur Verfügung.



## Förderungen für Fahrzeuge

Bisherige Förderungen bei der Beschaffung von E-Pkw

| Ab 18.2.2020<br>16.00 Uhr | Grenze<br>Netto-Listen-<br>preis | Förderung | F-Geber                       | USt. auf Herstel-<br>ler-Anteil 19% | Förderung<br>gesamt |
|---------------------------|----------------------------------|-----------|-------------------------------|-------------------------------------|---------------------|
| <b>Neuwagen BEV</b>       | 40.000                           | 6.000     | Hälftig Bund<br>u. Hersteller | 570,00                              | 6.570,00            |
| <b>Neuwagen BEV</b>       | 65.000                           | 5.000     | Hälftig Bund<br>u. Hersteller | 475,00                              | 5.475,00            |
| <b>Neuwagen<br/>PHEV</b>  | 40.000                           | 4.500     | Hälftig Bund<br>u. Hersteller | 427,50                              | 4.927,50            |
| <b>Neuwagen<br/>PHEV</b>  | 65.000                           | 3.750     | Hälftig Bund<br>u. Hersteller | 356,25                              | 4.106,25            |
| <b>Gebrauchtwagen</b>     | 40.000                           | 5.000     | Hälftig Bund<br>u. Hersteller | 475,00                              | 5.475,00            |
| <b>Gebrauchtwagen</b>     | 65.000                           | 3.750     | Hälftig Bund<br>u. Hersteller | 356,25                              | 4.106,25            |

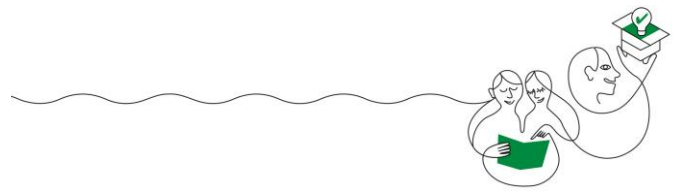
Tabelle 1: Bisherige Förderung bei der Beschaffung von E-Pkw, Angaben in Euro.

Neue Förderquoten aufgrund der Verabschiedung des Konjunkturförderprogramms

| Vorauss.<br>ab 4.6.2020   | Grenze<br>Netto-Listen-<br>preis | Förderung | F-Geber<br>Bund | Hersteller-<br>Anteil | USt. auf<br>Hersteller-<br>Anteil 16% | Förder-<br>Summe<br>gesamt |
|---|----------------------------------|-----------|-----------------|-----------------------|---------------------------------------|----------------------------|
| <b>Neuwagen BEV</b>   | 40.000                           | 9.000     | 6.000           | 3.000                 | 480,00                                | 9.580,00                   |
| <b>Neuwagen BEV</b>   | 65.000                           | 7.500     | 5.000           | 2.500                 | 400,00                                | 8.000,00                   |
| <b>Neuwagen<br/>PHEV</b>  | 40.000                           | 6.750     | 4.500           | 2.250                 | 360,00                                | 7.210,00                   |
| <b>Neuwagen<br/>PHEV</b>  | 65.000                           | 5.625     | 3.750           | 1.875                 | 300,00                                | 6.025,00                   |
| <b>Wie BEV werden H<sup>2</sup>-Brennstoffzellen-Fahrzeuge behandelt</b>                            |                                  |           |                 |                       |                                       |                            |
| <b>Fahrzeug muss auf der BAFA-Liste der förderfähigen Fahrzeuge gelistet sein</b>                   |                                  |           |                 |                       |                                       |                            |
| <b>Acoustic Vehicle Alerting System (AVAS), wird zusätzlich mit 100,00 € pro Fahrzeug gefördert</b> |                                  |           |                 |                       |                                       |                            |

Tabelle 2: Neue Förderquoten aufgrund der Verabschiedung des Konjunkturförderprogramms, Angaben in Euro.

Die Zustimmung der Europäischen Kommission zu dem Programm steht noch aus, es sind auch noch nicht alle Details bis ins Kleinste geklärt.



Die Senkung des Umsatzsteuersatzes wirkt sich nicht auf die Fördergrenzen aus, weil sich diese auf die Nettopreise beziehen, auf die Verkaufspreise dagegen schon. Die Erstattung der Umsatzsteuer auf den Hersteller-Förderanteil sinkt deshalb etwas, z.B. um 90 € bei BEV unter 40.000 € Nettolistenpreis.

### 3.3. Steuerliche Förderungen

Steuerlich gefördert werden E-Fahrzeuge über die Befreiung von der Kfz-Steuer auf zehn Jahre. Einkommensteuerrechtlich werden die geldwerten Vorteile bei Betriebsfahrzeugen inkl. Fahrten und deren Aufladung entweder steuerfrei gestellt oder mit pauschalierten Sätzen angesetzt. Gilt auch für E-Bikes im Mitarbeitermodell. Diese Maßnahmen gelten nun bis Ende 2030.

### 3.4. Abschreibungen



Schlussendlich gibt es auch noch für leichte Nutzfahrzeuge und Schwerlast-E-Bikes die Möglichkeit, im Beschaffungsjahr diese zusätzlich zur „normalen“ Abschreibung einmalig zu 50 Prozent des Beschaffungswerts abzuschreiben.

Das Regierungsprogramm: „Corona-Folgen bekämpfen, Wohlstand sichern, Zukunftsfähigkeit stärken“ bietet mehrere Chancen für Campingplatz-Betreiber:

Die EEG-Umlage wird gedeckelt. Für 2021 liegt sie bei 6,5 ECt pro Kilowattstunde, in 2022 bei 6 ECt.

Die degressive Abschreibung auf bewegliche Investitionsgüter des Anlagevermögens (AfA) wird auf das 2,5-fache des bisherigen Satzes erhöht bzw. auf 25% des Anschaffungswertes. Gilt für 2020 und 2021.

Zusätzlich gibt es ein „Programm für Überbrückungshilfen“, eine Erhöhung des steuerlichen Verlustrücktrags und ein Programm zur Entbürokratisierung. Diese gewährten Vorteile und stellen sozusagen indirekte Investitionshilfen in die Elektrisierung von Campingplätzen dar, weshalb wir sie hier erwähnen.

### 3.5. Einzelne Fördermaßnahmen:

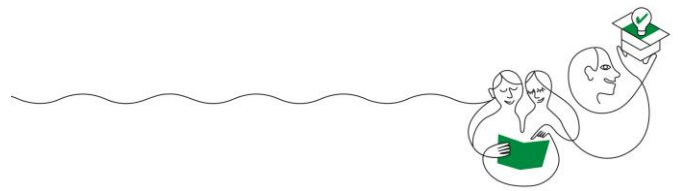
- Bayern

☞ <https://www.umweltpakt.bayern.de/werkzeuge/foerderfibel/programme/>

Übersicht über die derzeit laufenden verschiedensten Förderprogramme vor allem in Bayern bezüglich umweltverträglichen Wirtschaftens.

☞ <https://www.freistaat.bayern/dokumente/lebenslage/346782554931503>





Generalübersicht über alle derzeit laufenden bayerischen Förderprogramme.

- Bund

- 🔗 [https://www.bav.bund.de/DE/4\\_Foerderprogramme/6\\_Foerderung\\_Ladeinfrastruktur/Foerderung\\_Ladeinfrastruktur\\_node.html](https://www.bav.bund.de/DE/4_Foerderprogramme/6_Foerderung_Ladeinfrastruktur/Foerderung_Ladeinfrastruktur_node.html)
- 🔗 <https://www.foerderinfo.bund.de/elektromobilit%C3%A4t>
- 🔗 [https://www.foerderdatenbank.de/SiteGlobals/FDB/Forms/Suche/Servicesuche\\_Formular.html?resourceId=75957770-36ec-4a46-a24b-63087e1d6e7c&input\\_=cad38c3f-e14f-4107-a5f7-e3c57d9fe388&pageLocale=de&templateQueryString=&submit=Suchen](https://www.foerderdatenbank.de/SiteGlobals/FDB/Forms/Suche/Servicesuche_Formular.html?resourceId=75957770-36ec-4a46-a24b-63087e1d6e7c&input_=cad38c3f-e14f-4107-a5f7-e3c57d9fe388&pageLocale=de&templateQueryString=&submit=Suchen)

- Gemeinden

Etliche bayerische Städte wie Nürnberg, Bamberg, München und andere bieten eigene Förderprogramme, die, wie z.B. München mit „München e-mobil“ komplementär zu den Bundes- und Landesförderungen angelegt sind.

[https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-und-Umwelt/Klimaschutz\\_und\\_Energie/Elektromobilitaet/Foerderprogramm\\_Elektromobilitaet.html](https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-und-Umwelt/Klimaschutz_und_Energie/Elektromobilitaet/Foerderprogramm_Elektromobilitaet.html)

Diese Fördermöglichkeit ist auch deshalb interessant, weil es die bisher einzige ist, die auch LEV fördert.

Weitere bayerische Kommunen bzw. Stadtwerke, die E-Autos und/oder Ladeinfrastruktur fördern:

Dachau, Stadtwerke Dachau, 250 € für Wallbox

Lindau, Stadtwerke Lindau, 200 € Gutschrift auf Stromrechnung bei E-Auto-Kauf

Unterschleißheim, Kommune, 1.500 € für E-Auto unter 60.000 €

***Es ist damit zu rechnen, dass im Rahmen des Konjunkturprogramms im Kontext der Corona-Krise die Förderungen für Ladeinfrastruktur kräftig intensiviert werden!***

## 4. Das Vorgehen

Primär gilt: gründlich überlegen, Rat suchen, Angebote checken und vergleichen.

Wichtig ist, sich sicher zu sein, was man eigentlich will. Dazu gehört, sich Klarheit zu verschaffen über die eigenen Motive. Will man

- 🔗 den eigenen Betrieb fitmachen für die Zukunft



- ☐ sich Vorteile gegenüber Mitbewerber\*innen verschaffen
- ☐ aus Klima- und Naturschutzgründen handeln
- ☐ selbst als Pionier\*in auftreten
- ☐ oder auf Anfragen frühzeitig reagieren?

Womöglich steht gerade eine energetische Sanierung des Geländes an, die nahelegt, gleich „Nägel mit Köpfen“ zu machen.

Von Vorteil ist auch ein Plan, in dem das Ziel und einzelne Schritte auf dieses hin definiert werden. Falls genügend Personal zur Verfügung steht, könnte man für das Projekt eine zentrale verantwortliche Person beauftragen, der dann im Verlauf die Schnittstelle zum Dienstleister besetzt und das Vorgehen koordiniert.

### Der Dienstleister

Zur Auswahl des Dienstleisters sollte vorab eine neutrale beratende Stelle konsultiert werden, etwa die ECOCAMPING Service GmbH, die lokale IHK-Repräsentanz, die Kompetenzstelle Elektromobilität Bayern, ein durch die Handwerkskammer nach Paragraph 42 a der Handwerksordnung zertifizierter Berater Elektromobilität oder die Elektro-Innung. Auch der örtliche Verteilnetzbetreiber oder die Stadtwerke bieten solche Beratungen, nur ist hier die Objektivität nicht garantiert, weil, wie oben dargestellt, manche Unternehmen mehrere Marktrollen spielen.

Kein guter Plan wäre, verschiedene Teillösungen von verschiedenen Anbietern zu beziehen. Alles aus einer Hand ist ratsam, zumindest was die rein technische Seite angeht.

Ein guter Dienstleister macht einen Vor-Ort-Termin aus, denn ohne eine Inaugenscheinnahme ist jede weitere Planung sinnlos. Sollte der Dienstleister keinen solchen Service anbieten, ist es Zeit zum Wechseln. Zuletzt sollte auf einen etablierten Dienstleister gesetzt werden, der auch nach Jahren noch hilfreich und vor allem effektiv zur Seite springt. Voraussetzung: es gibt ihn dann noch.

Von Anfang sollte auf die Möglichkeit des Mitwachsens mit der generellen Entwicklung geachtet werden. Dazu zählt die physische Möglichkeit der Erweiterung der Installation, etwa die Verlegung von

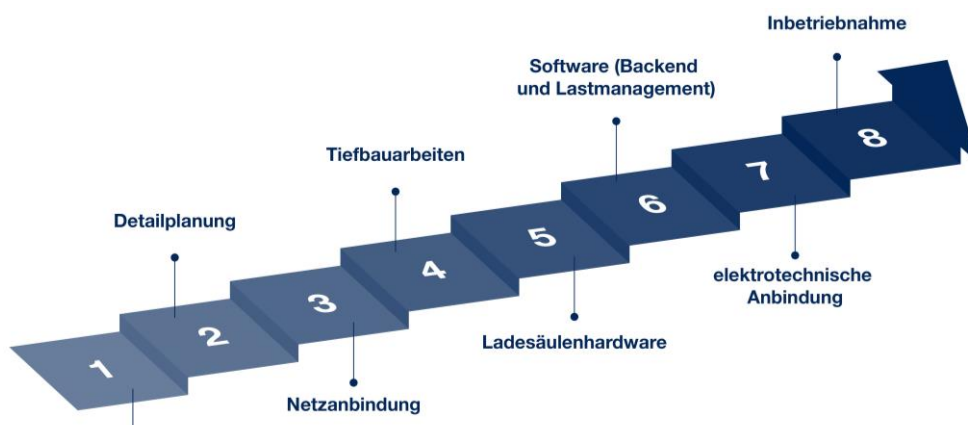
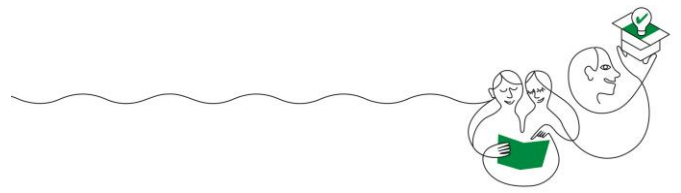


Abbildung 1: Schaubild STEAG GmbH, Quelle: <https://www.steag.com/de/leistungen/e-mobilitaet>

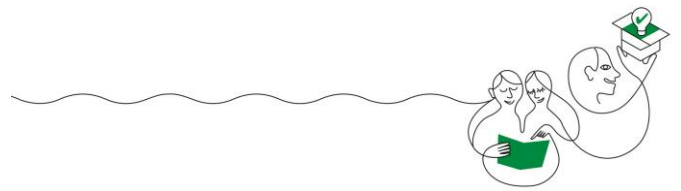


Leerrohren als auch die Kontaktaufnahme zum örtlichen Netzbetreiber, um ein dafür evtl. notwendiges Potenzial auszuloten.

***Die Installation aus einer Hand ist empfehlenswert, da sonst Kommunikationswege an den Schnittstellen nicht aufeinander abgestimmt sind und insbesondere die Box to Box-Kommunikation nicht (immer) störungsfrei läuft!***

Einige Anbieter zur Auswahl, die zu Ihrem Vorhaben passen könnten:

The Mobility House, Smatrics, Lechwerke, Betterspace, eeMobility, GP JOULE CONNECT, Mennekes, Parkstrom, Digital Energy Solutions, Econ, STEAG, PSIenergy, BayWa



## Verzeichnis der gebrauchten Abkürzungen

AC/DC Wechselstrom/Gleichstrom

CP Campingplatz

CPO Ladeanlagenbetreiber (ChargePointOperator)

EMP Elektromobilitäts-Provider (auch EMSP für Elektromobilitäts-Service-Provider oder MSP)

kW Kilowatt

kWh Kilowattstunde

LI Ladeinfrastruktur

LS Ladesäule

V Volt

W Watt

Wh Wattstunde

VNB Verteilnetzbetreiber

### Impressum

ECOCAMPING

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: 13.10.2020

Die Veröffentlichung von Fachinformationen ist ein Service der ECOCAMPING Service GmbH für die Teilnehmer am ECOCAMPING Netzwerk. Dabei handelt es sich um eine zusammenfassende Darstellung der fachlichen und rechtlichen Grundlagen, die nur erste Hinweise enthält und 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

