

Caravaning & Politik

Der Politikbrief des Caravaning Industrie Verband e. V.

Unsere aktuellen Themen – Ausgabe 2/2025

2 Bisher erschienene Politikbriefe

3 Editorial

4 Führerscheinreform:

4,25-Tonnen-Regel schnell umsetzen

Neue EU-Richtlinie eröffnet Chancen –
Deutschland braucht eine praxisnahe Lösung

6 Caravaning als Regionalmotor

Warum Caravaning Teil einer strategischen
Tourismuspolitik sein muss

8 Erfolgreiche Messe, klare Signale für Politik

CARAVAN SALON 2025 bricht Rekorde

Immer auf dem
aktuellen Stand



civd.de



Downloads

Bisher erschienene Politikbriefe

- Ausgabe 2022
- Ausgabe 2023
- Ausgabe 1/2024
- Ausgabe 2/2024
- Ausgabe 3/2024
- Ausgabe 1/2025
- Ausgabe 2/2025



Alle Politikbriefe zum Downloaden

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

Caravanning wächst: im Fahrzeugbestand, bei den Übernachtungszahlen und beim touristischen Umsatz. Mit mehr als einer Million zugelassener Reisemobile, insgesamt rund 74 Millionen Übernachtungen auf Stell- und Campingplätzen und einem touristischen Umsatz von über 20 Milliarden Euro hat die Branche im vergangenen Jahr neue Bestmarken gesetzt. Diese Dynamik macht deutlich: Caravanning ist längst ein fester Bestandteil des Tourismus und ein Wirtschaftsfaktor mit Wirkung bis in die Fläche.

Auch der CARAVAN SALON 2025 hat dies eindrucksvoll bestätigt. Mit 269.000 Besucherinnen und Besuchern und einer Rekordzahl von 810 Ausstellern aus 41 Ländern war die Messe ein voller Erfolg als Schaufenster für Innovationen, Treffpunkt für Politik und Plattform für Zukunftsfragen von Mobilität, Tourismus und Standortentwicklung.

Vor diesem Hintergrund zeigt unser Politikbrief, welche Schritte nun anstehen. Die EU-Führerscheinrichtlinie eröffnet neue Spielräume, die in Deutschland schnell und unkompliziert umgesetzt werden müssen. Zugleich verdeutlicht die aktuelle Diskussion um Kleinstcampingplätze in Schleswig-Holstein, wie wichtig es ist, die Potenziale des Caravanning systematisch in den Blick zu nehmen, auf kommunaler und Länderebene ebenso wie auf Bundesebene. Ein Blick nach Italien zeigt, dass andere Länder Caravanning immer stärker als strategischen Teil ihrer Tourismuspolitik verstehen.

Mit herzlichen Grüßen

Ihr



Präsident Caravanning Industrie Verband e. V.
Bernd Löher

Führerscheinreform: 4,25-Tonnen-Regel schnell umsetzen

Neue EU-Richtlinie eröffnet Chancen – Deutschland braucht eine praxisnahe Lösung

Die EU hat den Weg frei gemacht: Künftig dürfen B-Führerscheininhaber Wohnmobile bis 4,25 Tonnen fahren. Für Deutschland ist es nun entscheidend, die Richtlinie, die Anfang November im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht wurde, schnell, bürgerfreundlich und bezahlbar in nationales Recht zu überführen.

Die 4. EU-Führerscheinrichtlinie (Richtlinie (EU) 2025/2205) erweitert die Klasse B auf Wohnmobile bis 4,25 Tonnen (bisher:

3,5 Tonnen). Damit reagiert Europa auf eine Realität: Moderne Fahrzeuge sind durch Sicherheits- und Umwelttechnik schwerer geworden. Mit der neuen Regelung erhalten Millionen Europäer diskriminierungsfreien Zugang zu einer sicheren, beliebten und nachhaltigen Reiseform. Für Deutschland als größten Caravaning-Markt Europas ist nun entscheidend, dass die nationale Umsetzung zügig und praxistauglich erfolgt.

Rasches Handeln ist nötig

Die neue Führerscheinregelung betrifft nicht nur die Zukunft des Caravanings, sondern auch eine Frage der Generationengerechtigkeit. Ältere Inhaber der alten Klasse 3 dürfen bis zu 7,5

Tonnen fahren, wohingegen Jüngere bislang auf 3,5 Tonnen beschränkt sind. Die Reform schafft hier Ausgleich und Fairness. Damit diese ihre Wirkung entfaltet, muss Deutschland die Richtlinie zügig ins nationales Recht übertragen.

Deutschland ist Produktions- und Absatzmarkt Nummer eins in Europa. Eine schnelle Umsetzung schafft Planungssicherheit, stabilisiert die Nachfrage und sichert Arbeitsplätze in Industrie, Handel und Tourismus. Wer dagegen zögert, riskiert Wettbewerbsnachteile, auch weil andere Mitgliedstaaten die neuen Spielräume bereits nutzen werden.

Umsetzung ohne Hürden

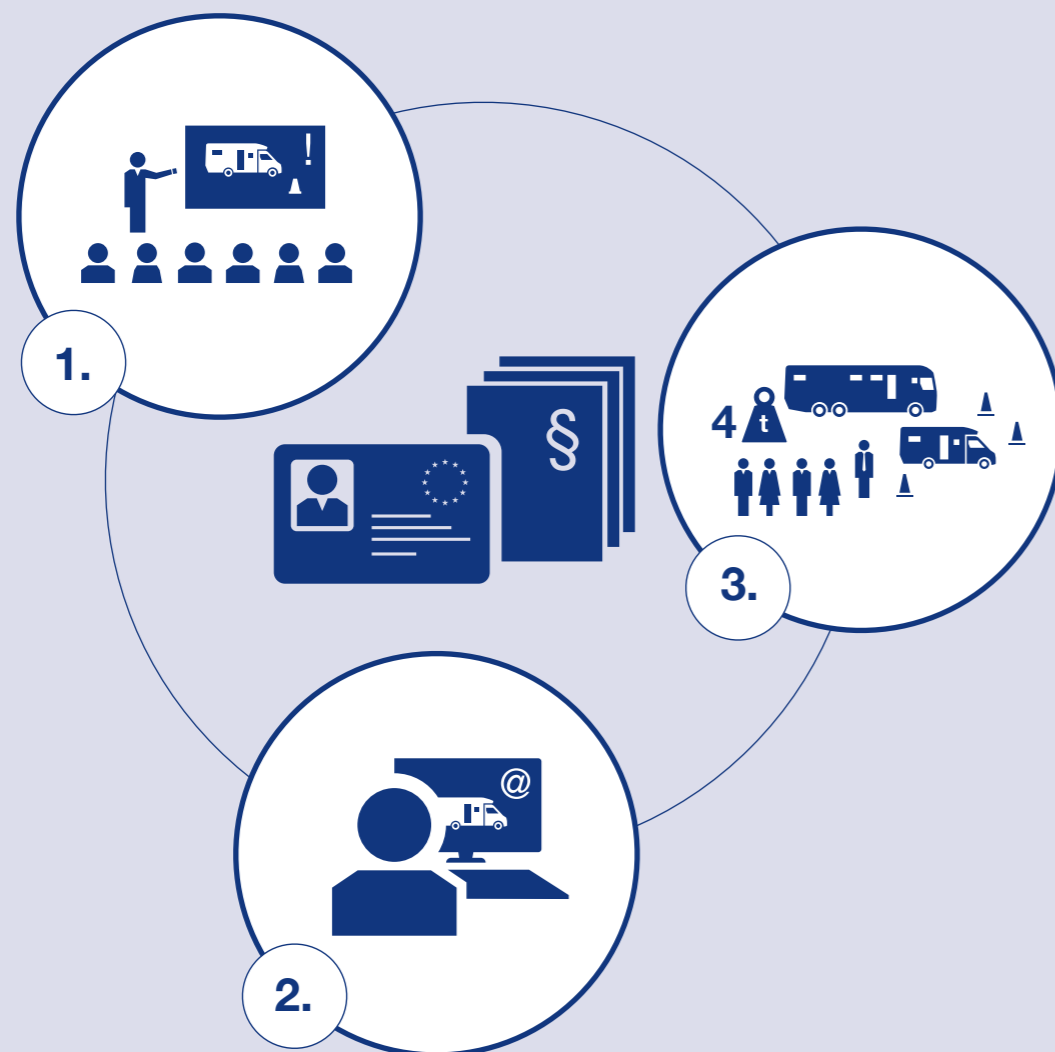
Die EU lässt offen, ob Mitgliedstaaten eine Schulung, eine Prüfung oder beides verlangen. Für Deutschland bietet sich das einfache Modell einer praxisorientierten Schulung an, vergleichbar mit der B96-Erweiterung. Fahrlehrer weisen darauf hin, dass sich ein Wohnmobil mit 4,25 Tonnen kaum anders fährt als eines mit 3,5 Tonnen. Die Inhalte – wie etwa Bremswege, Manövrieren und Kurvenradien – bleiben unverändert. Die Lerninhalte können in gruppenfähige und individuelle Anteile

aufgeteilt werden. Dadurch lassen sich die Kosten pro Teilnehmer senken, ohne das Sicherheitsniveau zu beeinträchtigen.

Eine Extra-Prüfung würde unnötige Kosten verursachen und Akzeptanz verhindern. Schon heute gehört der Führerschein in Deutschland zu den teuersten Europas. Das Bundesverkehrsministerium hat erkannt, dass die Ausbildung günstiger werden muss. Eine schlanke Umsetzung der 4,25-Tonnen-Regel würde diesen Kurs unterstützen und zugleich Millionen Menschen den Zugang zum Caravaning erleichtern.

Ein Gewinn für alle

Die Reform bringt Klarheit für Verbraucher, stärkt den Standort und erleichtert der Verwaltung die Arbeit. Politik kann mit einer frühzeitigen Entscheidung zeigen, dass sie handlungsfähig ist und dass Bürgerfreundlichkeit und Bürokratieabbau zusammengehören. ■



Effiziente Umsetzung der Führerscheinweiterung für Reisemobile bis 4,25 Tonnen

Ziel: Eine praxisnahe, bürgerfreundliche und unbürokratische Schulung nach dem Vorbild der B96-Erweiterung.

1. Gruppenschulungen

- Effizient & sicher: Wohnmobile bis 4,25 t ähneln in Abmessung und Fahrverhalten den 3,5-t-Modellen.
- Gruppenstärke: 6–8 Teilnehmende pro Schulung sind fachlich, didaktisch und sicherheitsseitig vertretbar.
- Aufteilung:
 - Gruppenfähige Inhalte: Theorie, Fahrzeugkunde, Blicktechnik, Gefahrenbilder
 - Individuelle Praxis: Straßenfahrt, Manövrieren, Bremsübungen
- Vorteil: Größere Gruppen senken Kosten, ohne das Sicherheitsniveau zu mindern.

2. E-Learning als Ergänzung

- Flexibilität: Theorie asynchron vorab – Präsenzzeit konzentriert sich auf Praxis.
- Lertiefe: Mikro-Module zu Bremswegen, Abmessungen, Spiegelarbeit verbessern Vorbereitung.
- Kosteneffizienz: Kürzere On-Road-Zeit, weniger Leerlauf – geringere Fahrzeug- und Instruktorkosten.

3. Fahrzeug- und Flächenverfügbarkeit

- Problem: Viele Fahrschulen verfügen nicht über ausreichende 4-t-Fahrzeuge.
- Lösung:
 - Bereitstellung durch Handel oder Hersteller möglich.
 - Nutzung von Firmenarealen für Low-Speed-Übungen.
- Vorteil: Mehr Schulungskapazität bei stabilen Kosten, neutral und sicher umgesetzt.

Warum Caravaning Teil einer strategischen Tourismuspolitik sein muss

Caravaning bleibt trotz der Stimmen, die ein Abflauen des Trends vorhersagten, ein Wachstumssegment. Aktuelle Rekordzahlen zeigen: Diese Reiseform ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor und ein strategisches Instrument für die Regionalentwicklung. Eine politische Debatte in Schleswig-Holstein über die Rahmenbedingungen für Kleinstcampingplätze macht auch deutlich: Das Potenzial, das Caravaning bietet, ist bei Weitem noch nicht ausgeschöpft.

Die dwif-Studie „Campingplatz- und Reisemobiltourismus als Wirtschaftsfaktor in Deutschland 2024“ steht auf [civd.de](https://www.civd.de) zum Download bereit.



2024 wurden laut dwif rund **55 Millionen Übernachtungen auf deutschen Campingplätzen** gezählt, so viele wie nie zuvor. Hinzu kamen **19 Millionen Übernachtungen außerhalb klassischer Campingplätze**, ebenfalls ein Rekord. Mit **mehr als einer Million zugelassener Reisemobile** ist Deutschland nicht nur Europas größter Markt, sondern auch ein Land, in dem Caravaning zunehmend zur Stütze des Inlandstourismus wird. Die **Ausgaben der Caravaning-Reisenden** summierten sich 2024 auf **rund 20,8 Milliarden Euro**, wovon **7,2 Milliarden Euro direkt in den Regionen** verblieben. Zahlen, die zeigen: Caravaning ist längst mehr als ein Nischensegment, es ist ein Wirtschaftsfaktor mit Wirkung bis in die Fläche.

Debatte in Schleswig-Holstein um Kleinstcampingplätze

Ein aktuelles Beispiel liefert Schleswig-Holstein. Dort wird über die Vereinfachung von Genehmigungsverfahren für sogenannte Kleinstcampingplätze diskutiert – Angebote mit maximal fünf Stellflächen, meist auf landwirtschaftlichen Hofstellen. Hintergrund ist eine gesetzliche Verschärfung, die den Betrieb dieser Plätze stark erschwert hat. Ziel des aktuellen Antrags im Landtag ist es, rechtssichere und naturschonende Lösungen zu ermöglichen, gerade in Regionen fernab der Küsten.

Die Debatte verdeutlicht: Viele Potenziale dieser Reiseform bleiben ungenutzt. Sie wirft auch die grundsätzliche Frage auf: Wie können Bund, Länder und Kommunen das Caravaning strategisch besser nutzen?

Niedrigschwellige Entwicklung statt Großprojekte

Caravaning hat einen Vorteil, den klassische Tourismusinfrastruktur oft nicht bieten kann: Es braucht keine Hotels oder komplexen Bauprojekte, um Gäste zu gewinnen. Schon wenige Stellplätze oder kleinere Campingangebote bringen Reisende in die Region, bei geringeren Investitionen und kürzeren Planungszeiten.

Damit entstehen Chancen auch dort, wo große Hotelbauten

überdimensioniert oder nicht erwünscht wären. Kommunen und private Anbieter können mit Caravaning niedrigschwellig in den Tourismus einsteigen, ohne ihre Landschaft oder ihre Haushaltskassen zu überlasten.

Wirtschaftliche Wirkung vor Ort

Die Effekte sind belegt: **Reisemobilisten geben** einer Studie des dwif zufolge **im Schnitt knapp 60 Euro pro Tag am Zielort aus**. Das Geld fließt direkt in die lokale Wirtschaft: in Bäckereien, Hofläden, Gastronomie und kleinere Geschäfte. Gerade in ländlichen Regionen bedeutet das zusätzliche Einnahmen, neue Arbeitsplätze, stabile Kreisläufe.

Ergänzung, nicht Ersatz

Dort, wo es bereits bestehende touristische Übernachtungsangebote gibt, ersetzt Caravaning diese nicht, sondern ergänzt sie und bringt neue Besuchergruppen in die Region. Dort, wo keine Übernachtungsangebote vorhanden sind, ist Caravaning ein erster Schritt hin zur touristischen Entwicklung eines Ortes oder einer Region. Großplätze, Hotels und Ferienwohnungen bleiben wichtig. Aber Caravaning füllt Lücken, vor allem in Regionen, die bislang nicht im touristischen Fokus standen. Das entlastet Hotspots und stärkt die Fläche.

Perspektive für Politik und Kommunen

Das Thema Caravaning braucht strategische Aufmerksamkeit auf kommunaler, Länder- und auf Bundesebene. Ein bundesweiter Masterplan für Reisemobilstellplätze, wie ihn der CIVD vorschlägt (siehe Politikbrief 3/2024) könnte hier ein wichtiger Baustein sein. Es geht darum, bundesweit einheitliche Regeln zu schaffen, Genehmigungen zu vereinfachen und Fördermittel gezielt bereitzustellen und einzusetzen. Denn Caravaning stärkt die Fläche, schafft wirtschaftliche Impulse und trägt zu gleichwertigen Lebensverhältnissen bei.

Ein aktueller Blick nach Italien zeigt, dass staatliche Förderprogramme dort eng mit der Tourismuspolitik verknüpft werden. Wie solche Programme wirken können, verdeutlicht die Infobox „Blick nach Italien: Strategische Förderung als Standortpolitik“. Die Potenziale sind auch hierzulande vorhanden. Jetzt braucht es politischen Gestaltungswillen, sie zu nutzen. ■

Blick nach Italien:

Strategische Förderung als Standortpolitik

Beim „Salone del Camper“ in Parma hat Italiens Tourismusministerin Daniela Santanchè Mitte September 2025 die Förderung von **4.464 neuen oder modernisierten Stellflächen auf Stellplätzen in 170 Gemeinden** angekündigt. Grundlage ist ein staatliches Programm, das gezielt kleinere Kommunen unterstützt.



Die Eckdaten:

- 237 eingegangene Anträge, davon **152 Projekte ausgewählt**
- **25,76 Mio. Euro** staatliche Förderung
- regionale Verteilung: 28,5 % Norden | 28,2 % Zentrum | 43,3 % Süden & Inseln
- erwartete Effekte: **267 Mio. Euro jährlicher Umsatz, 373,8 Mio. Euro Gesamteffekt**

Italien macht damit vor, wie **staatliche Investitionen in Infrastruktur und Tourismuspolitik verzahnt** werden können. Caravaning wird nicht als Nische behandelt, sondern als **strategischer Bestandteil nationaler Tourismuspolitik** mit klaren Zielen: Entlastung der Hotspots, Stärkung kleiner Orte, Ausbau der internationalen Wettbewerbsfähigkeit.

Auch für Deutschland stellt sich damit die Frage:

Wie lassen sich Fördermittel und Rahmenbedingungen so einsetzen, dass Caravaning sein volles Potenzial für regionale Entwicklung entfalten kann?



Erfolgreiche Messe, klare Signale für Politik

CARAVAN SALON 2025 bricht Rekorde

Mit 269.000 Besucherinnen und Besuchern aus 80 Ländern hat der CARAVAN SALON Düsseldorf 2025 ein starkes Ausrufezeichen gesetzt. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies einen Zuwachs bei den Besucherzahlen um mehr als 7 Prozent. Die starke Resonanz zeigt: Caravanning ist ein relevanter Wirtschaftsfaktor mit direkter Bedeutung für Tourismus, Regionen und Standortentwicklung.

810 Aussteller aus 41 Ländern, neuer Rekord, präsentierten in 15 Messehallen und auf dem Freigelände eine beeindruckende Vielfalt an Fahrzeugen, Technik und Zubehör. Eine Besucherumfrage zeigt: Fast 40 Prozent der Gäste planen die Anschaffung eines Freizeitfahrzeugs, mehr als ein Drittel war erstmals auf der Messe. Die Stimmung war ausgesprochen positiv, viele Aussteller berichteten von außergewöhnlich starker Nachfrage.

Politik zu Gast

Der CARAVAN SALON ist aber längst mehr als eine Produktschau und Verkaufsmesse. Er ist auch ein Forum für den politischen Dialog. Neben Verkehrs- und Tourismuspolitikern aus

dem Bundestag sowie Vertreterinnen und Vertretern aus Kommunen und Tourismusorganisationen war auch NRW-Ministerpräsident Hendrik Wüst zu Gast, der die Messe eröffnete. Er machte deutlich: „Der CARAVAN SALON zeigt eindrucksvoll, wie Technik und Vision zusammengehen. Die Caravanning-Branche steht zudem beispielhaft für den Strukturwandel in Nordrhein-Westfalen, indem sie Nachhaltigkeit mit Fortschritt verbindet und qualifizierte Arbeitsplätze in vielen Bereichen schafft. Damit ist sie Zukunftstreiber und zugleich wichtiger Impulsgeber für die Tourismusbranche.“

Stellplatzinfrastruktur im Mittelpunkt

Für Fachbesucher gab es darüber hinaus ein umfangreiches Konferenzprogramm mit dem Titel „Destination Zukunft“. Ein zentrales Thema war die Stellplatzentwicklung. Beim 5. Deutschen Stellplatztag des CIVD diskutierten über 120 Teilnehmer aus Kommunen, Wirtschaft und Touristik über Engpässe und Chancen. Die Botschaft war eindeutig: Durch den steigenden Fahrzeugbestand kann es in stark frequentierten Regionen während der Urlaubszeit bereits zu Engpässen kommen, zugleich zeigt sich ein erhebliches Entwicklungspotenzial in der Caravanning-Infrastruktur. Reisemobilisten geben im Schnitt knapp 60 Euro pro Tag im Zielgebiet aus, Einnahmen, die ohne ausreichende Kapazitäten anderswo ausgegeben wird. Kom-



Links: Der nordrhein-westfälische Ministerpräsident Hendrik Wüst eröffnete den 64. CARAVAN SALON und informierte sich während seines gemeinsamen Messerundgangs mit Vertretern des CIVD und der Messe Düsseldorf über das vielfältige Angebot zum Thema mobile Freizeit. Links im Bild: CIVD-Präsident Bernd Löher.

Rechts oben: Die Staatssekretärin im Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen, Silke Krebs, eröffnete das 4. Symposium „Natur, Tourismus, Zukunft“ mit einem Grußwort.

Rechts unten: Beim 5. Deutschen Stellplatztag des CIVD diskutierten 120 Fachleute über die Chancen und Herausforderungen beim Ausbau der Stellplatzinfrastruktur und das Potenzial für die regionale Wertschöpfung.





munen und private Betreiber können mit vergleichsweise geringen Investitionen hohe regionale Wertschöpfung erzielen.

Inhaltsstarkes Konferenzprogramm

Auch das CIVD-Symposium „Natur.Tourismus.Zukunft“, diesmal unter dem Motto „Mit allen Sinnen unterwegs“, setzte wichtige Akzente. Silke Krebs, Staatssekretärin im nordrhein-westfälischen Wirtschaftsministerium, eröffnete die Veranstaltung mit einem Grußwort. Reinhard Meyer, ehemaliger Wirtschaftsminister in Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein und heute Präsident des Deutschen Tourismusverbandes, diskutierte mit Moderator Markus Tressel über Zukunftsfragen für den Tourismus.

Im Mittelpunkt der Vorträge standen nachhaltige Konzepte, regionale Wertschöpfungsketten, digitale Besucherlenkung und neue Qualitätsstandards im Outdoor- und Wandertourismus. Exemplarisch zeigte der Weintourismus, wie Regionen durch spezifische Angebote neue Gästegruppen gewinnen können. Deutlich wurde: Caravaning kann gerade in ländlichen Räumen entscheidende Impulse geben, von regionalem Genuss bis zum Naturerlebnis.

Weitere Formate wie der Camping Destination Day, die InnovationStage, ein Netzwerkabend in Kooperation mit dem Travel Industry Club sowie Panels zu Digitalisierung und Aktivtourismus unterstrichen die Vielfalt des Programms. Caravaning und klassische Touristik können voneinander profitieren, wenn Kooperationen systematisch gestärkt werden.

Fazit und Ausblick

Der CARAVAN SALON 2025 hat gezeigt: Caravaning ist kein Nischensegment, sondern Teil der Antwort auf zentrale Fragen von Infrastruktur, Tourismusentwicklung und nachhaltiger Mobilität. Für die Politik ergibt sich daraus ein klarer Auftrag: Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass Potenziale in den Regionen genutzt werden.

Der nächste CARAVAN SALON findet vom 28. August bis 6. September 2026 in Düsseldorf statt – ein guter Anlass für politische Entscheiderinnen und Entscheider, sich vor Ort ein Bild zu machen und mit Verbänden und Industrie ins Gespräch zu kommen. ■

Auf einen Blick

- **269.000** Besucherinnen und Besucher aus 80 Ländern
- **810** Aussteller aus 41 Ländern
- **40 %** aller Besucher mit Kaufabsicht für ein Freizeitfahrzeug
- **37 %** Erstbesucher
- **4** Konferenztage mit **7** mehrwertstarken Fachveranstaltungen



Nächster CARAVAN SALON in Düsseldorf:
28. August bis 6. September 2026
caravan-salon.de

Sprechen Sie uns an.**Die Caravaning-Industrie sucht den Dialog.**

Caravaning Industrie Verband e. V. (CIVD)

Hamburger Allee 14

60486 Frankfurt am Main

+49 69 704039-0

info@civd.de

civd.de

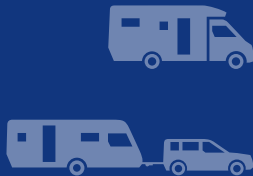
caravaning.info

**Präsident**

Bernd Löher

**Geschäftsführer**

Daniel Onggowinarso

**Die Caravaning-Industrie für den Standort Deutschland**

- Produktion/Arbeit in Deutschland
- Touristische Entwicklung ermöglichen
- Schnittstelle zwischen Tourismus & Industrie
- Nachhaltige Urlaubsform am Puls der Zeit
- Reisen in Deutschland mit mehr Vielfalt



Scannen Sie den QR-Code, um die Online-Version des Politikbriefes herunterzuladen.

Impressum**Herausgeber**

Caravaning Informations GmbH (CIG)

Hamburger Allee 14

60486 Frankfurt am Main

+49 69 704039-0

info@civd.de

civd.de

caravaning.info

Copyright

Caravaning Industrie Verband e. V. (CIVD)

Verantwortlich

Daniel Onggowinarso

info@civd.de

Agenturpartner

Trepublica GmbH

Redaktion

Jonathan Kuhn, Christian Schweizer

Gestaltung

Studio Schü.

Aynur und Jens Schürmann GbR

Bildnachweise

S. 1 CIVD

S. 8,9,10 Messe Düsseldorf/ctillmann

Stand

November 2025