

Caravaning & Politik

Der Politikbrief des Caravaning Industrie Verband e. V.

Unsere aktuellen Themen – Ausgabe 1/2026

- 2 Editorial**
- 3 Kurzdarstellung**
Der CIVD
- 4 Caravaning-Bilanz 2025**
Stabile Märkte und wachsende touristische Bedeutung
- 6 EU-Führerscheinnovelle**
Jetzt entscheidet Deutschland über die Umsetzung
- 8 Campingplatzverordnungen modernisieren**
Reisemobilstellplätze differenziert regeln – Planungssicherheit für Kommunen schaffen
- 10 Caravaning als politisches Konsensthema**
Wahlprüfsteine zeigen breite Zustimmung in Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz

Immer auf dem
aktuellen Stand



civd.de



Kurzdarstellung

Der CIVD

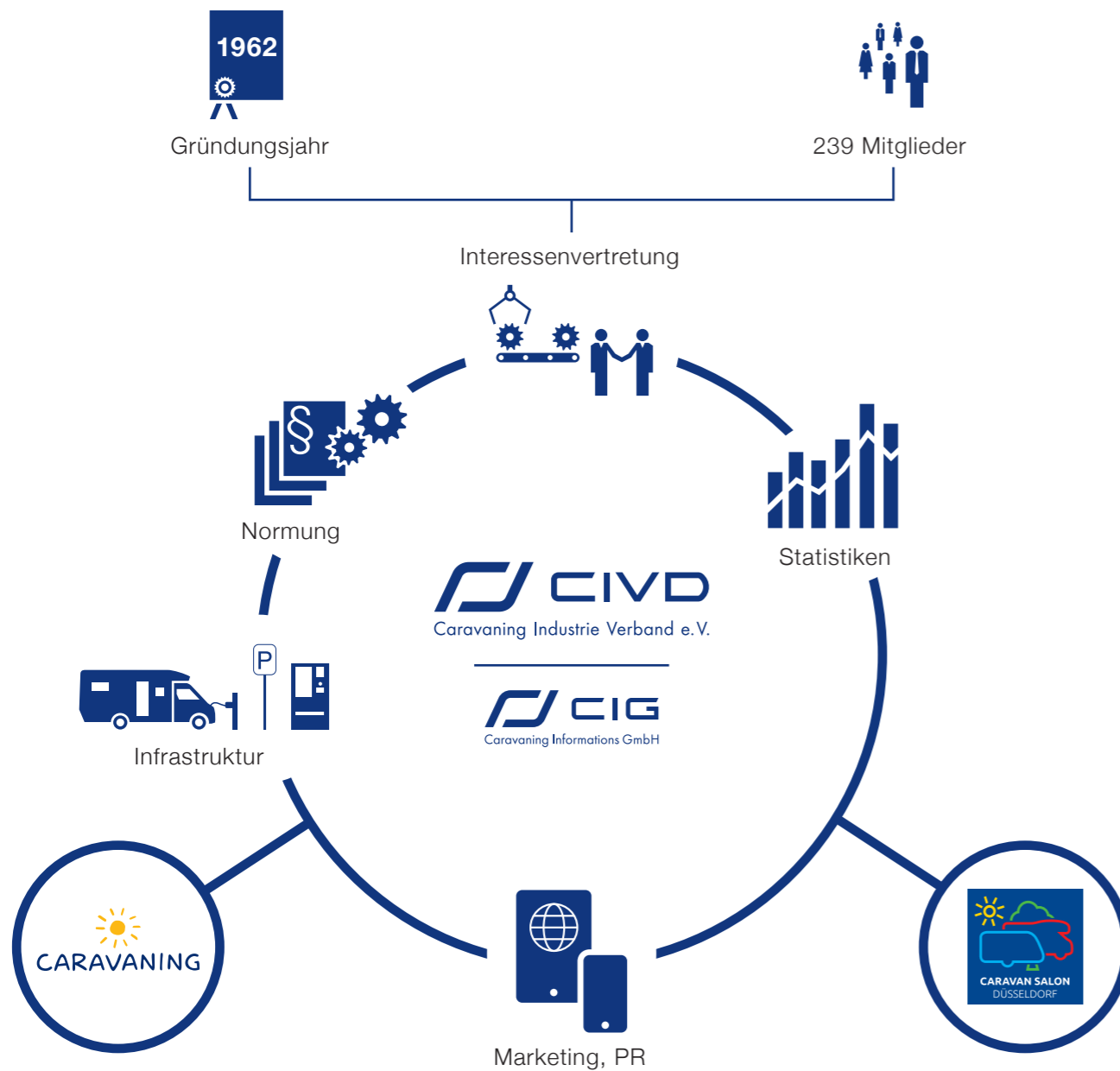
Der CIVD bündelt und fördert die Interessen des industriellen Zweigs der Caravaningbranche. Seine Mitglieder umfassen nahezu alle europäischen Hersteller von Freizeitfahrzeugen sowie Zulieferer, Dienstleister, Institutionen und befreundete Branchenverbände.

Der Verband setzt wichtige Impulse gegenüber politischen Entscheidern und Behörden auf deutscher und europäischer Ebene zu wichtigen Branchenthemen wie Technik und Normung im Fahrzeugbau, Umweltschutz, Verbrauchersicherheit und Infrastruktur. Die statistischen Informationen und Auswertungen des CIVD gel-

ten als anerkannte Standardwerke in der Caravaning-Industrie. Die Tochtergesellschaft Caravaning Informations GmbH (CIG) verantwortet die preisgekrönte Marketing- und PR-Arbeit des Verbandes. Durch eine umfassende 360-Grad-Kampagne stärkt sie das positive Image von Caravaning als moderne und attraktive Freizeitform.

Als ideeller Träger des CARAVAN SALON, der weltweit größten Messe für Freizeitfahrzeuge, fungiert der CIVD als Ideengeber und Impulsgeber für die gesamte Caravaningbranche.

Der CIVD ist nach DIN EN ISO 9001:2015 zertifiziert. ■



Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

Caravaning hat sich in den vergangenen Jahren als stabiler Wachstumsmarkt etabliert. Die Branche verbindet industrielle Wertschöpfung mit touristischer Nachfrage und entfaltet ihre wirtschaftliche Wirkung in vielen Regionen Deutschlands, besonders dort, wo zusätzliche Impulse für Tourismus und lokale Wirtschaft gefragt sind. Für Politik und Verwaltung wird damit deutlich: Caravaning ist längst ein dauerhafter Bestandteil moderner Tourismus- und Standortentwicklung.

Die aktuellen Marktzahlen bestätigen diese Entwicklung. Trotz eines wirtschaftlich anspruchsvollen Umfelds bleibt die Nachfrage nach Freizeitfahrzeugen auf hohem Niveau stabil. Gleichzeitig wächst die touristische Bedeutung weiter, sowohl für Städte als auch für ländliche Regionen. Ein Überblick über die wichtigsten Marktdaten und ihre Einordnung eröffnet diesen Politikbrief.

Parallel dazu stehen wichtige politische Entscheidungen an. Mit der nationalen Umsetzung der neuen EU-Führerscheinrichtlinie kann Deutschland zeigen, ob europäische Vorgaben pragmatisch umgesetzt werden.

Auch bei der touristischen Infrastruktur besteht Handlungsspielraum: Moderne Reisemobile sind weitgehend autark und daher unterscheidet sich der moderne Reisemobiltourismus deutlich vom klassischen Campingtourismus. Die Campingplatzverordnungen bilden in ihrer derzeitigen Ausgestaltung oftmals noch ein Campingverständnis vergangener Jahrzehnte ab, in denen der Reisemobiltourismus eine Randerscheinung war. Eine Novellierung der Regelungen ist notwendig, um der tatsächlichen Entwicklung im Reisemobil- und Campingtourismus gerecht zu werden.

Dass Caravaning politisch zunehmend wahrgenommen wird, zeigen auch die Rückmeldungen der Parteien im Vorfeld der Landtagswahlen in Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz. Die Antworten auf die Wahlprüfsteine des CIVD verdeutlichen, dass die Branche parteiübergreifend als wirtschaftlicher und touristischer Faktor gesehen wird.

Die folgenden Beiträge greifen diese Entwicklungen auf und zeigen, welche Rolle Caravaning für Industrie, Tourismus und regionale Entwicklung spielt, und wo politische Entscheidungen den Rahmen für die weitere Entwicklung setzen können.

Mit herzlichen Grüßen

Ihr



Präsident Caravaning Industrie Verband e. V.

Dr. Holger W. Siebert

Stabile Märkte und wachsende touristische Bedeutung

Caravanning hat sich nach außergewöhnlichen Wachstumsjahren auf einem hohen Niveau stabilisiert. Die aktuellen Marktzahlen belegen eine robuste Entwicklung in zentralen Segmenten. Für Politik und Verwaltung ist das ein wichtiges Signal: Caravanning ist ein langfristiger Trend und essentieller Bestandteil von Industrie, Tourismus und regionaler Wertschöpfung.

Blick auf Deutschland: stabile Nachfrage

Im Jahr 2025 wurden bundesweit 94.134 Freizeitfahrzeuge neu zugelassen. Damit lag der Markt nur rund 2,3 Prozent unter dem sehr hohen Vorjahresniveau. Angesichts eines wirtschaftlich anspruchsvollen Umfelds ist diese Entwicklung ein Stabilitätsindikator.

Die Segmententwicklung verlief unterschiedlich: Während die Zahl der neu zugelassenen Wohnwagen mit 18.766 Einheiten (-13,4 % gegenüber 2024) zurückging, entwickelte sich das Reisemobilsegment erneut positiv. Mit 75.368 Neuzulassungen (+0,9 % gegenüber 2024) erreichten Reisemobile das drittbeste Ergebnis ihrer Geschichte. Bemerkenswert ist hierbei die weiterhin steigende private Nachfrage (49.983 Fahrzeuge; +7,2 %), während die Zahl gewerblicher Zulassungen zurückging (25.385 Fahrzeuge; -9,7 %). Das unterstreicht die anhaltende Attraktivität des mobilen Urlaubs für private Haushalte.

Ein weiteres Stabilitätssignal liefert der Gebrauchtfahrzeugmarkt: Mit 192.239 Besitzumschreibungen (+2,7 %) wurde 2025 ein neuer Rekord erreicht. Reisemobile wie Caravans erzielten jeweils Höchstwerte. Die Zahlen des Gebrauchtmrkts stützen damit ebenfalls die These eines langfristigen Caravanning-Trends.

Blick nach Europa: Deutschland als zentraler Markt

Auch im europäischen Kontext bleibt Caravanning auf einem hohen Niveau. 2025 wurden europaweit über 215.000 Freizeitfahrzeuge neu zugelassen. Damit wurde die Marke von 200.000 Neuzulassungen bereits im achten Jahr in Folge übertroffen. Deutschland bleibt mit Abstand größter Einzelmarkt und trug erneut den größten Anteil zum europäischen Gesamtvolumen bei. Das Reisemobilsegment erwies sich europaweit als Stabilitätsanker. In mehreren Ländern zeigen sich zudem politische Rahmenbedingungen als wirksamer Wachstumsfaktor, etwa durch steuerliche Anpassungen oder gezielte Entlastungen, die Nachfrage spürbar beeinflussen.

Besonders deutlich fiel die Entwicklung in Schweden aus. Dort stiegen die Reisemobil-Neuzulassungen um 46,6 Prozent (4.201 Neuzulassungen). Ausschlaggebend hierfür war die Abschaffung einer zuvor benachteiligenden Steuerregelung für Reisemobile, was zu einer spürbaren Wiederbelebung des Marktes führte.

Auch Italien, wo das Tourismusministerium im vergangenen Jahr ein rund 30 Millionen Euro umfassendes Förderprogramm

zur Entwicklung von Reisemobilstellplätzen aufgelegt hatte, konnte seine Position weiter stärken. Mit einem Zuwachs von 10,7 Prozent auf insgesamt 7.709 neu zugelassene Reisemobile liegt das Land nun auf Platz vier in Europa.

Blick auf touristische Entwicklung: Wachstum mit regionaler Wirkung

Parallel zur Fahrzeugentwicklung wächst der Caravanning-Tourismus seit Jahren kontinuierlich. Übernachtungszahlen und Umsätze erreichten zuletzt neue Höchststände. 2024 wurden in Deutschland rund 55 Millionen Übernachtungen auf Campingplätzen registriert, hinzu kamen 19 Millionen Übernachtungen auf Stellplätzen außerhalb klassischer Campingplätze. Beide Werte markieren neue Höchststände.

Die wirtschaftliche Wirkung lässt sich konkret beziffern: Caravanning-Urlauber erzielten rund 20,8 Milliarden Euro touristischen Umsatz, davon 7,2 Milliarden Euro direkt in den Regionen. Die Ausgaben kommen vor allem Gastronomie, Handel und Dienstleistungen vor Ort zugute. Reisemobilisten geben im Schnitt mehr als 50 Euro pro Tag und pro Person am Reiseziel aus.

Blick auf 2026: robuste Entwicklung zu erwarten

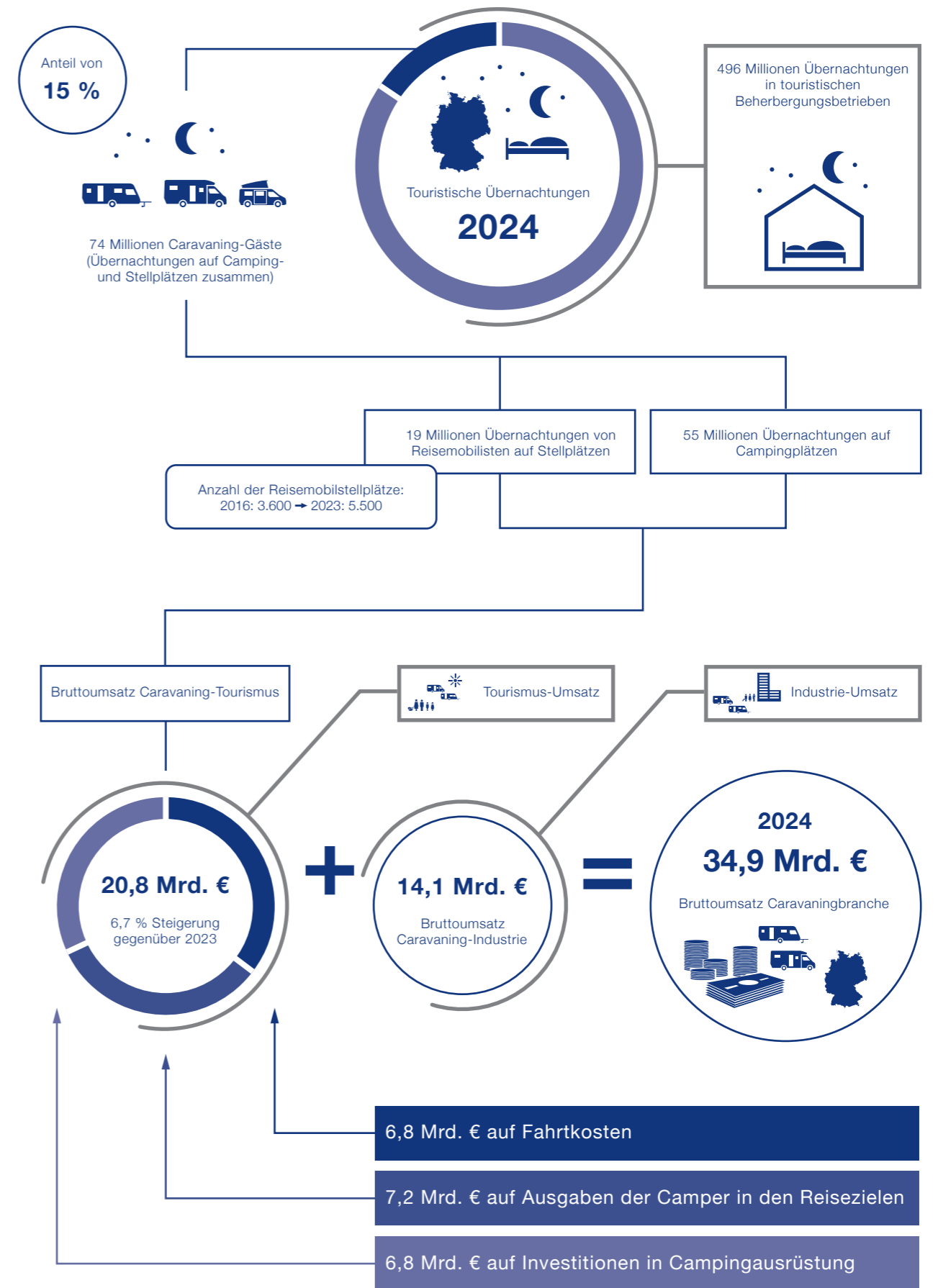
Industrie und Handel haben auf das veränderte Marktumfeld reagiert und ihre Strukturen angepasst. Trotz wirtschaftlicher und geopolitischer Unsicherheiten bleiben die zentralen Indikatoren stabil. Gut besuchte Messen, eine hohe Nachfrage im Reisemobilsegment und ein starker Gebrauchtfahrzeugmarkt sprechen für eine weiterhin stabile Marktentwicklung auch in diesem Jahr.

Blick auf die Politik: Caravanning als stabiler Standortfaktor für Stadt und Land

Die aktuellen Zahlen zeigen: Caravanning ist ein dauerhaft tragfähiges Segment für den Standort Deutschland. Es verbindet industrielle Wertschöpfung mit touristischer Nachfrage und entfaltet seine Wirkung vor allem in der Fläche.

Für Bund, Länder und Kommunen ergibt sich daraus ein klarer Befund: Caravanning stärkt ländliche Räume, ergänzt bestehende Angebote und schafft regionale Wertschöpfung. Verlässliche und praxisnahe Rahmenbedingungen stärken damit einen Wirtschaftszweig, der regionale Wertschöpfung in Stadt und Land trägt. ■

Wirtschaftliche Bedeutung der Caravanningbranche



Quelle: Der Campingplatz- und Reisemobil-Tourismus als Wirtschaftsfaktor in Deutschland 2024, dwif 2025

Jetzt entscheidet Deutschland über die Umsetzung

In Deutschland wird seit Monaten intensiv über zu hohe Kosten für den Führerscheinwerb diskutiert. Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder hat deshalb Reformvorschläge angekündigt, um die Ausbildung moderner und bezahlbarer zu machen. Gleichzeitig steht mit der nationalen Umsetzung der neuen EU-Führerscheinrichtlinie eine Entscheidung an, die für viele Regelungen der Fahrausbildung richtungweisend sein wird und auch das Thema Caravaning direkt betrifft. Dabei stellt sich eine zentrale Frage: Gelingt eine praxisnahe Umsetzung, ohne unverhältnismäßige zusätzliche bürokratische oder finanzielle Belastungen zu schaffen?

Mit der 4. EU-Führerscheinrichtlinie dürfen Inhaber der Klasse B künftig Wohnmobile bis 4,25 Tonnen fahren. Die EU reagiert damit auf eine technische Realität. Moderne Fahrzeuge werden durch Sicherheits-, Komfort- und Umwelttechnik schwerer, ohne dass sich ihre Nutzung grundlegend verändert. Nun liegt die Verantwortung bei den Mitgliedstaaten. Für Deutschland geht es nicht mehr um die Grundsatzfrage, sondern um eine praktikable Umsetzung.

Schulung statt Prüfung

Die Richtlinie lässt den Staaten bewusst Spielraum. Ob zusätzliche Schulungen, Prüfungen oder beides verlangt werden, liegt in nationaler Verantwortung. Genau hier entscheidet sich nun, ob aus dem europäischen Beschluss ein echter Fortschritt wird oder eine neue Hürde.

Aus Sicht der Praxis spricht vieles für eine schlanke Lösung nach dem Vorbild der bestehenden Schlüsselzahl B96 (erwei-

terter B-Führerschein für Kombinationen bis 4,25 t Gesamtmasse). Dabei erwerben Fahrerinnen und Fahrer ihre Zusatzqualifikation über eine strukturierte Fahrerschulung in der Fahrschule statt über eine zusätzliche Prüfung.

Der Vorteil liegt auf der Hand: Ein qualifizierter Tageskurs vermittelt die relevanten Kenntnisse zu Fahrzeugabmessungen, Bremswegen oder Verkehrsregeln für schwerere Fahrzeuge. Gleichzeitig bleibt die Regelung bürgernah, kostenschonend und administrativ einfach.

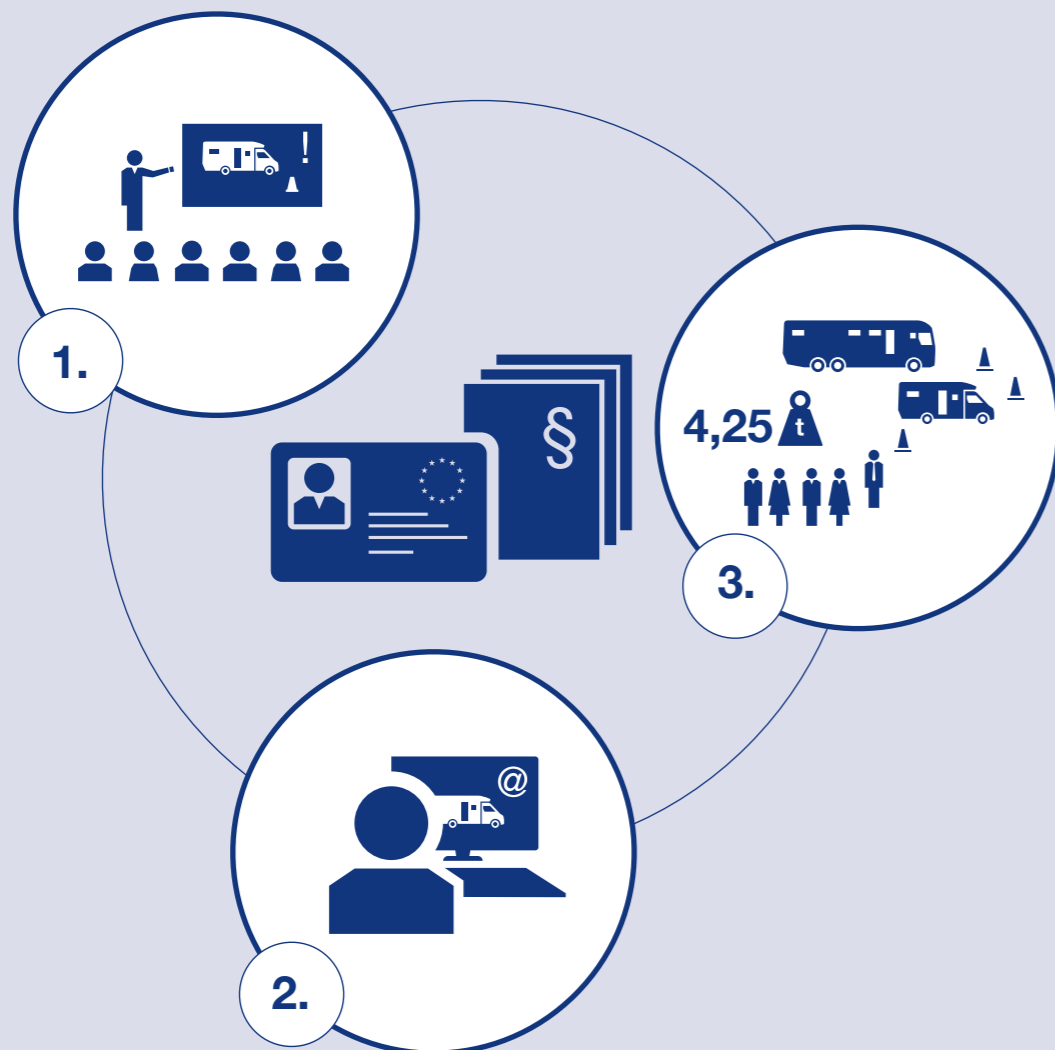
Zusätzliche Prüfungen würden dagegen Kosten erhöhen und Verwaltungsaufwand schaffen, ohne einen erkennbaren Sicherheitsgewinn zu bringen. Die Fahrzeuge bleiben in Bauart und Nutzung vergleichbar. Die Gewichtssteigerung entsteht vor allem durch zusätzliche Technik, wirkt sich aber kaum auf das Fahrverhalten aus. Deutschland zählt bereits heute zu den Ländern mit den höchsten Führerscheinkosten in Europa. Eine schlanke Umsetzung entspräche daher auch dem politischen Ziel, Ausbildungskosten zu senken und Bürokratie zu begrenzen.

Klare und pragmatische Umsetzung

Deutschland ist Europas größter Caravaning-Markt und zentraler Produktionsstandort. Industrie, Handel und Verbraucher benötigen Planungssicherheit.

Eine zügige und klare Umsetzung der 4,25-Tonnen-Regel schafft Planungssicherheit für Industrie, Handel und Verbraucher und würde zeigen, dass europäische Entscheidungen in Deutschland pragmatisch angewendet werden können. Sicherheit und Mobilität lassen sich dabei verbinden durch Kompetenz in der Ausbildung statt durch zusätzliche Hürden im Prüfungswesen. Gerade im europäischen Wettbewerb ist das relevant. Wenn andere Mitgliedstaaten die neuen Spielräume unbürokratisch nutzen, während Deutschland zusätzliche Anforderungen schafft, entstehen vermeidbare Standortnachteile.

Eine frühzeitige, schlanke nationale Umsetzung würde ein klares Signal senden: Mobilität wird ermöglicht, nicht unnötig erschwert. Auch darin liegt ein politischer Mehrwert dieser Novelle. ■



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-Tonnen-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 4,25-Tonnen-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.

Campingplatzverordnungen modernisieren

Reisemobilstellplätze differenziert regeln – Planungssicherheit für Kommunen schaffen

Der Caravanning-Tourismus hat sich in den vergangenen Jahren deutlich verändert. Der Bestand an Reisemobilen in Deutschland ist seit 2018 stark gewachsen und liegt inzwischen bei über einer Million Fahrzeugen. Parallel dazu erreichen Übernachtungen auf Camping- und Stellplätzen regelmäßig neue Höchststände. Caravanning ist damit längst ein relevanter Bestandteil der touristischen Wertschöpfung in Stadt und Land.

namisch entwickelt hat, wächst das Angebot an Stellplätzen deutlich langsamer. Bundesweit existieren derzeit rund 5.500 Reisemobilstellplätze sowie etwa 3.200 klassische Campingplätze. In vielen Regionen führt diese Entwicklung insbesondere an Wochenenden und in der Hauptsaison zu spürbaren Kapazitätsengpässen.

Veraltete Campingplatzverordnungen als Ausbauhemmnis

Ein zentraler Grund dafür liegt in den rechtlichen Rahmenbedingungen. Viele landesrechtliche Campingplatzverordnungen orientieren sich noch an einem Campingverständnis, das vor allem durch Wohnwagen- und Zelttourismus geprägt war. Sie spiegeln damit ein Reiseverhalten wider, das vor allem auf längere stationäre Aufenthalte auf Campingplätzen ausgerichtet war. Reisemobilstellplätze werden häufig rechtlich wie klassi-

Mit der wachsenden Nachfrage steigt auch der Bedarf an geeigneter Infrastruktur. Während sich der Fahrzeugbestand dy-

sche Campingplätze behandelt, obwohl sich beide Nutzungsformen deutlich unterscheiden.

Reisemobile sind heute technisch weitgehend autark ausgestattet. Sanitärbereich, Stromversorgung und Wassersysteme befinden sich im Fahrzeug. Aufenthalte erfolgen meist kurzzeitig und anlassbezogen, etwa im Rahmen von Wochenend- oder Kurzreisen. Reisemobiltourismus ist daher stärker mobilitätsorientiert und häufig auf Städte, Sehenswürdigkeiten, Veranstaltungen oder landschaftliche Ziele ausgerichtet. Klassische Campingplätze hingegen sind auf längere Aufenthalte und eine umfangreiche Infrastruktur ausgelegt.

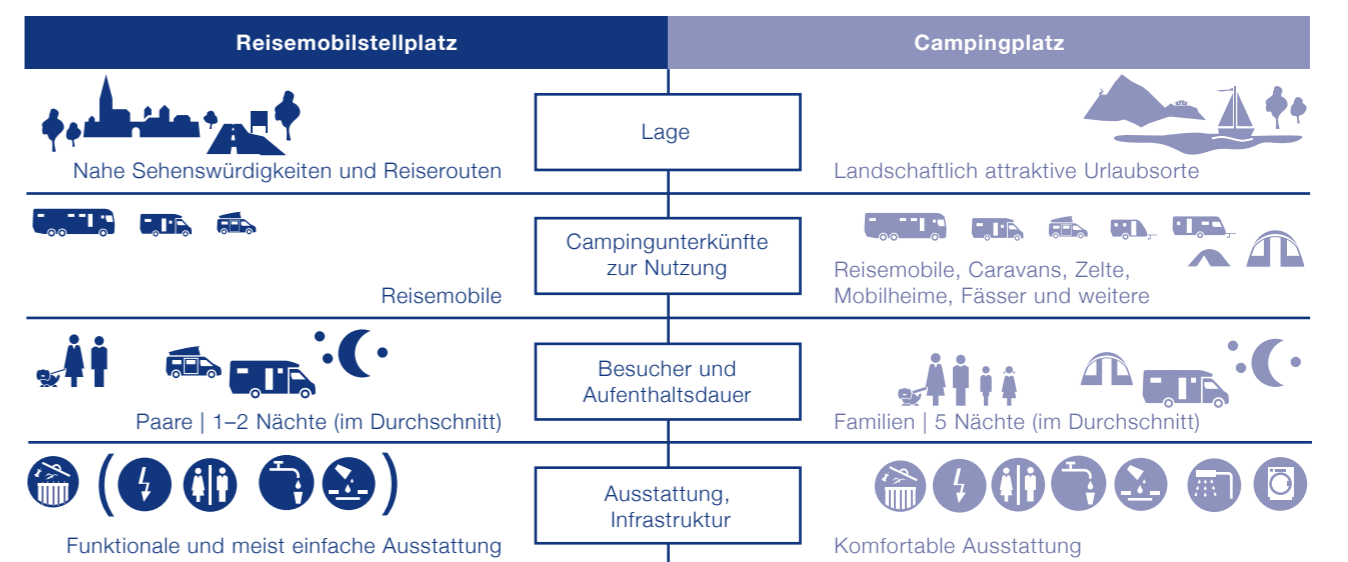
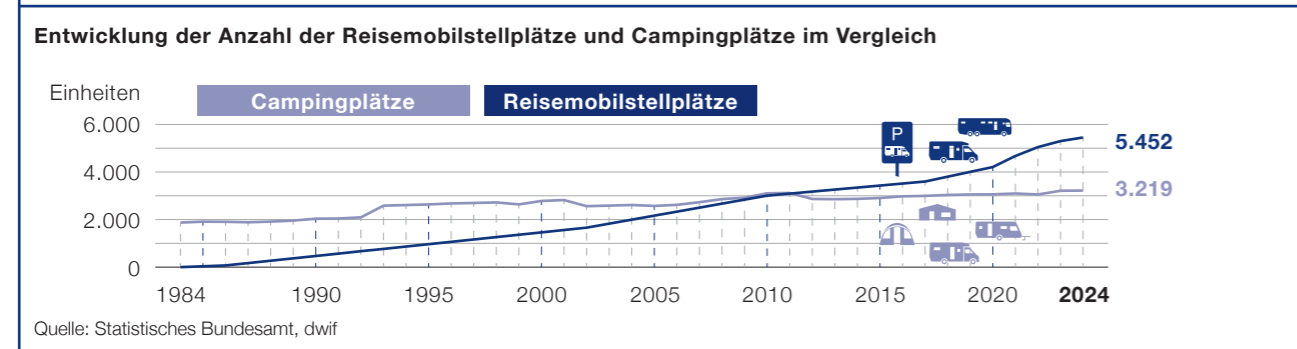
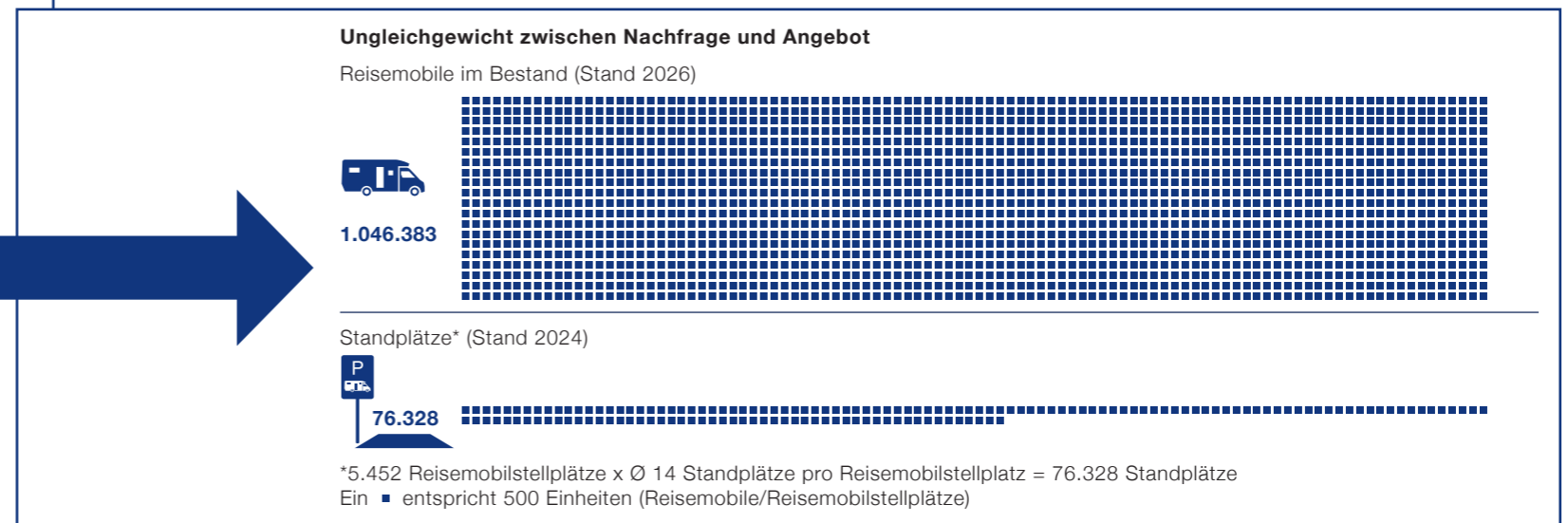
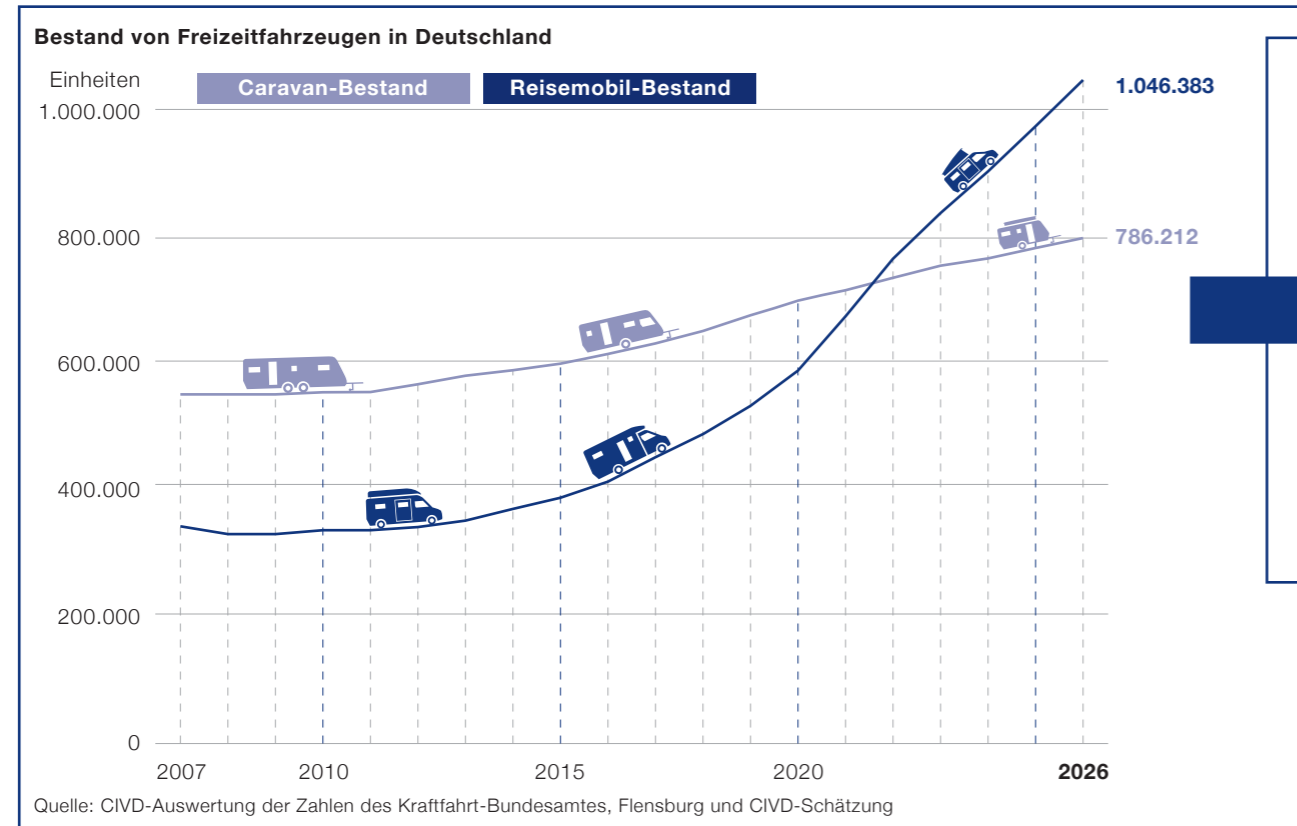
Wenn für Reisemobilstellplätze die gleichen infrastrukturellen Anforderungen gelten wie für Campingplätze, entstehen in der Praxis unnötige Hürden. Infrastrukturell einfache Kurzzeitangebote werden dann planungsrechtlich wie touristische Anlagen mit deutlich höherem Flächen- und Infrastrukturbedarf behandelt. Kommunen, die auf die steigende Nachfrage reagieren möchten, sehen sich teilweise mit unverhältnismäßigen Anforderungen konfrontiert. Investitionen verzögern sich, werden unnötig teuer oder unterbleiben ganz.

Differenzierte Regelungen schaffen Planungssicherheit

Dabei liegt der Handlungsspielraum für eine Anpassung bei den Ländern. Campingplatzverordnungen können so ausgestaltet

werden, dass sie die unterschiedlichen Nutzungsformen angemessen berücksichtigen. Eine klare Differenzierung zwischen Campingplätzen und Reisemobilstellplätzen würde Kommunen ermöglichen, bedarfsgerechte Angebote rechtssicher zu entwickeln. Reisemobilstellplätze sind dabei eine vergleichsweise niedrigschwellige touristische Infrastruktur. Sie können häufig auf bestehenden Flächen eingerichtet werden und erfordern keine umfangreiche bauliche Infrastruktur. Gerade für kleinere Städte und ländliche Gemeinden eröffnet dies die Möglichkeit, touristische Nachfrage zu bedienen, ohne große Investitionen tätigen zu müssen.

Einige Bundesländer haben bereits gezeigt, dass eine solche Modernisierung möglich ist. Baden-Württemberg hat seine Campingplatzverordnung jüngst angepasst und differenzierte Regelungen für verschiedene Stellplatztypen eingeführt. Solche Ansätze können als Orientierung für weitere Länder dienen. Zeitgemäße Regelungen würden Bürokratie reduzieren, Investitionen erleichtern und die touristische Infrastruktur stärken. Für Städte und ländliche Regionen eröffnet Caravanning zusätzliche wirtschaftliche Impulse. Reisemobilstellplätze können dabei helfen, Besucherströme geordnet zu lenken und zusätzliche Kaufkraft vor Ort zu binden. Eine differenzierte und praxistaugliche Regulierung kann dazu beitragen, diese Potenziale besser zu nutzen und gleichzeitig Kommunen mehr Planungssicherheit zu geben. ■



Wahlprüfsteine zeigen breite Zustimmung in Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz

Im Vorfeld der Landtagswahlen in Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz hat der Caravanning Industrie Verband (CIVD) die im jeweiligen Landtag vertretenen demokratischen Parteien zu zentralen Zukunftsfragen der Branche befragt. Parallel dazu wurden Positionspapiere an politische Entscheidungsträger in beiden Ländern versendet.

Den Bericht zu den CIVD-Wahlprüfsteinen zur Landtagswahl 2026 in Baden-Württemberg finden Sie hier.



Im Mittelpunkt standen Themen wie der Ausbau von Reisemobilstellplätzen, die Unterstützung

der Kommunen, die Rolle des Caravanings für Tourismus und regionale Wertschöpfung sowie mobilitätspolitische Rahmenbedingungen, etwa im Zusammenhang mit der EU-Führerscheinrichtlinie. Auch Fragen zur Verbindung von Caravanning mit regionalen Tourismusangeboten, etwa im Weintourismus, spielten eine Rolle.

Parteien sehen Caravanning als Chance für Regionen

Sowohl auf die Positionspapiere als auch auf die Wahlprüfsteine hat der Verband zahlreiche

Rückmeldungen erhalten. Das Feedback fiel überwiegend positiv aus. Viele Gesprächspartner betonten die wirtschaftliche Bedeutung des Caravanings für Regionen, touristische Betriebe und lokale Infrastruktur.

Auch die Antworten der Parteien zeigen ein bemerkenswert einheitliches Bild: Caravanning wird parteiübergreifend als relevanter Wirtschafts- und Tourismusfaktor wahrgenommen. Besonders hervorgehoben werden die Chancen für ländliche Räume, zusätzliche regionale Wertschöpfung sowie die vergleichsweise dezentrale Struktur dieser Reiseform.

Unterschiede bestehen vor allem in Detailfragen – etwa beim Umfang staatlicher Steuerung, bei Förderinstrumenten oder bei der Ausgestaltung von Genehmigungsverfahren und Orientierungsrahmen für Kommunen. In der grundsätzlichen Bewertung des Caravanings als Chance für Tourismusentwicklung und regionale Wirtschaft zeigt sich jedoch breite Übereinstimmung zwischen den Parteien.

Die Wahlprüfsteine sowie die vollständigen Antworten der Parteien und deren Auswertung sind online auf der Website des CIVD abrufbar. ■



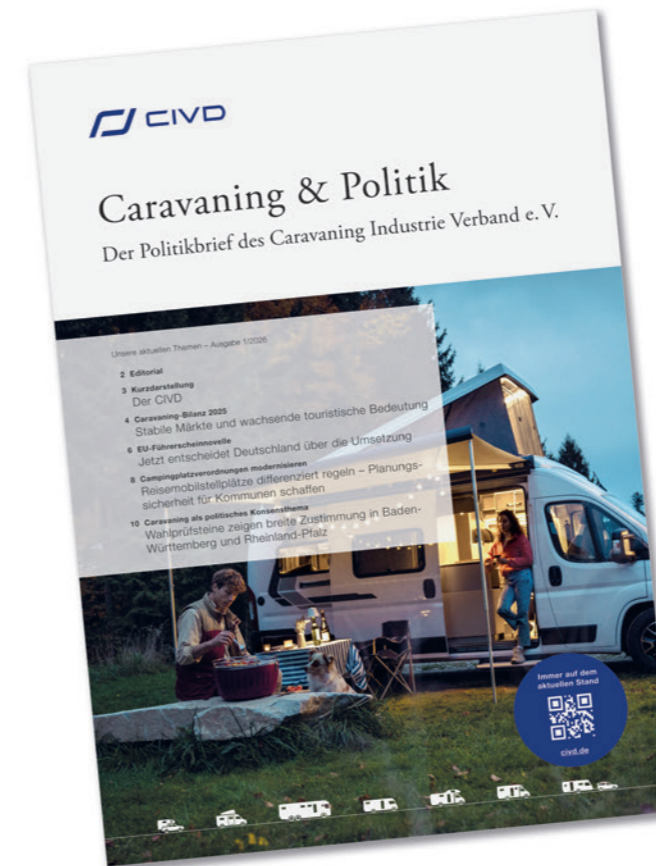
Den Bericht zu den CIVD-Wahlprüfsteinen zur Landtagswahl 2026 in Rheinland-Pfalz finden Sie hier.



Bisher erschienene Politikbriefe

Auf dieser Seite könnten die bereits erschienenen Politikbriefe gelistet werden, damit die Stakeholder und insbesondere Abgeordnete, die erst seit dieser Wahlperiode im Parlament sind, die Möglichkeit haben auf die zurückliegenden Ausgaben zuzugreifen.

- Bisher erschienen:
- Ausgabe 2022
- Ausgabe 2023
- Ausgabe 01/2024
- Ausgabe 02/2024
- Ausgabe 03/2024
- Ausgabe 01/2025
- Ausgabe 02/2025
- Ausgabe 01/2026



Alle Politikbriefe zum Downloaden



Sprechen Sie uns an.

Die Caravaning-Industrie sucht den Dialog.

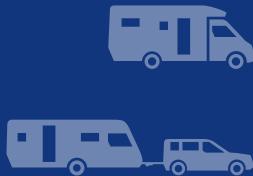
Caravaning Industrie Verband e. V. (CIVD)
Hamburger Allee 14
60486 Frankfurt am Main
+49 69 704039-0
info@civd.de
civd.de
caravaning.info



Präsident
Dr. Holger W. Siebert



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

Marc Dreckmeier, Jonathan Kuhn, Christian Schweizer

Gestaltung

Studio Schü.
Aynur und Jens Schürmann GbR

Bildnachweise

Caravaning Industrie Verband/Caravaning Informations GmbH

Stand

April 2026