Die Zukunft des Campingtourismus in Deutschland und Europa im Kontext der Energiewende

Technologische Transformation, wirtschaftliche Belastungen und gesellschaftliche Folgen für Wohnwagen, Wohnmobile und Campingwirtschaft

Wissenschaftliche Untersuchung

Stand: November 2026. Autor: Peter Seibold

Zusammenfassung

Der Campingtourismus hat sich in Deutschland und Europa in den vergangenen Jahren zu einem bedeutenden Bestandteil des Tourismus entwickelt. Wohnwagen, Reisemobile und Campingplätze stehen für eine Urlaubsform, die individuelle Freiheit, Naturverbundenheit und eine vergleichsweise flexible Gestaltung des Urlaubs ermöglicht. Gleichzeitig ist Camping für viele Menschen eine Möglichkeit, Urlaub mit einem begrenzten finanziellen Budget zu verbringen.

Die politisch vorangetriebene Energiewende und die damit verbundene Transformation des europäischen Verkehrssektors werden diese Urlaubsform in den kommenden Jahrzehnten erheblich verändern. Insbesondere die zunehmende Elektrifizierung des Straßenverkehrs stellt die Caravaning-Branche vor technische, wirtschaftliche und infrastrukturelle Herausforderungen.

Während die Elektrifizierung kleinerer Pkw zunehmend voranschreitet, sind die Voraussetzungen für schwere Reisemobile und Gespanne aus Elektroauto und Wohnwagen wesentlich schwieriger. Begrenzte Reichweiten, hohe Batteriegewichte, steigende Anschaffungskosten und eine noch nicht ausreichend auf die besonderen Anforderungen des Caravanings ausgerichtete Ladeinfrastruktur werfen grundlegende Fragen zur Zukunft des mobilen Campingtourismus auf.

Besonders kritisch ist dabei die soziale Dimension. Es besteht die Gefahr, dass sich die Kosten für Fahrzeuge, technische Ausrüstung, Energieversorgung und Campingplätze so entwickeln, dass der klassische Campingurlaub für durchschnittliche Einkommensgruppen zunehmend unerschwinglich wird.

Diese Untersuchung analysiert die technischen, wirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Auswirkungen dieser Entwicklung. Sie geht insbesondere der Frage nach, ob die Energiewende zu einer Modernisierung und nachhaltigen Weiterentwicklung des Campingtourismus führen kann oder ob sie langfristig eine soziale Verengung dieser Urlaubsform begünstigt.

Die zentrale These lautet: Die ökologische Transformation des Campingtourismus ist grundsätzlich möglich. Ihre gesellschaftliche Akzeptanz wird jedoch wesentlich davon abhängen, ob sie wirtschaftlich tragfähig und für breite Bevölkerungsschichten bezahlbar bleibt.

---

1. Einleitung und gesellschaftliche Bedeutung des Campingtourismus

Camping ist weit mehr als eine touristische Übernachtungsform. Es ist für Millionen Menschen Ausdruck eines individuellen Lebens- und Freizeitmodells. Die Möglichkeit, mit einem eigenen Wohnwagen oder Wohnmobil zu reisen, unterschiedliche Regionen zu besuchen und unabhängig von festen Hotelstrukturen Urlaub zu machen, besitzt einen hohen gesellschaftlichen Stellenwert.

In Deutschland hat sich diese Urlaubsform in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich weiterentwickelt. Neben klassischen Zeltplätzen entstanden moderne Campinganlagen mit umfangreicher Infrastruktur, komfortablen Sanitäranlagen, gastronomischen Einrichtungen und vielfältigen Freizeitangeboten.

Gleichzeitig entwickelte sich eine breite Fahrzeugpalette vom einfachen Wohnwagen über kompakte Campervans bis hin zu großen, komfortabel ausgestatteten Reisemobilen.

Die wirtschaftliche Bedeutung ist erheblich. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden 2025 auf deutschen Campingplätzen rund 44,7 Millionen Gästeübernachtungen registriert. Das waren 24,9 Prozent mehr als im Vor-Corona-Jahr 2019.

Auch die europäische Entwicklung unterstreicht die Bedeutung dieser Urlaubsform. Eurostat ermittelte für 2024 insgesamt rund 396 Millionen Übernachtungen auf europäischen Campingplätzen.

Diese Zahlen verdeutlichen, dass Camping kein unbedeutender touristischer Teilmarkt ist, sondern eine wirtschaftlich relevante und gesellschaftlich etablierte Urlaubsform.

Mit der Energiewende entsteht allerdings ein struktureller Veränderungsdruck, der weit über den Austausch eines Fahrzeugantriebs hinausgeht.

Die entscheidende Frage ist deshalb nicht allein, welche technischen Möglichkeiten künftig zur Verfügung stehen, sondern auch, welche wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Folgen diese Veränderungen für die Menschen haben, die Camping bisher als erschwingliche Urlaubsform nutzen konnten.

2. Die politischen und regulatorischen Rahmenbedingungen der Energiewende

2.1 Die europäische Klimapolitik

Die Europäische Union verfolgt das Ziel, ihre Treibhausgasemissionen langfristig erheblich zu reduzieren und bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen.

Der Verkehrssektor spielt dabei eine wichtige Rolle. Insbesondere der Straßenverkehr soll schrittweise emissionsärmer werden.

Die europäischen CO_2-Flottengrenzwerte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sehen für die Zeit ab 2035 eine grundlegende Reduzierung der Auspuffemissionen vor. Im Dezember 2025 stellte die

Europäische Kommission im Rahmen ihres Automobilpakets eine weitere regulatorische Anpassung vor, die für 2035 eine Reduktion der Auspuffemissionen um 90 Prozent vorsieht. Die verbleibenden Emissionen sollen durch entsprechende Kompensationsmechanismen ausgeglichen werden.

Damit ist die politische Entwicklung nicht einfach mit einem ausnahmslosen Verbot sämtlicher Verbrennungsmotoren gleichzusetzen. Entscheidend sind die jeweils geltenden europäischen Regelungen, Fahrzeugklassen und Zulassungsvorschriften.

Für die Caravaning-Branche ist insbesondere relevant, dass viele Wohnmobile auf Basis leichter Nutzfahrzeuge aufgebaut werden. Schwere Reisemobile können dagegen anderen fahrzeugrechtlichen Kategorien unterliegen.

Die Energiewende bedeutet deshalb nicht automatisch, dass bestehende Dieselwohnmobile ab 2035 nicht mehr gefahren werden dürfen. Die regulatorischen Vorgaben betreffen insbesondere die Neuzulassung und die Flottenemissionen neu zugelassener Fahrzeuge.

2.2 Auswirkungen auf die Fahrzeugindustrie

Die Fahrzeughersteller müssen ihre Produktentwicklung zunehmend auf alternative Antriebstechnologien ausrichten.

Für gewöhnliche Pkw ist die Elektrifizierung technisch bereits weit fortgeschritten. Bei Wohnmobilen und Zugfahrzeugen für Wohnwagen ist die Situation jedoch deutlich komplexer.

Ein Reisemobil muss nicht nur sein eigenes Fahrzeuggewicht bewegen, sondern zusätzlich eine umfangreiche Wohnraumausstattung transportieren. Dazu gehören Möbel, Wasser- und Abwassersysteme, Kücheneinrichtungen, Heizungsanlagen, Batterien und persönliche Reiseausrüstung.

Bei Wohnwagen kommt zusätzlich das Problem des Anhängerbetriebs hinzu.

Die Anforderungen an Nutzlast, Reichweite, Zugkraft und Energieversorgung unterscheiden sich damit erheblich von denen eines gewöhnlichen Pkw.

Die politische Transformation des Verkehrssektors trifft deshalb auf einen Fahrzeugmarkt, dessen technische Voraussetzungen nur eingeschränkt mit den Anforderungen der Elektromobilität übereinstimmen.

3. Die technischen Herausforderungen der Elektromobilität im Caravaning

3.1 Elektroautos als Zugfahrzeuge für Wohnwagen

Eine der größten Herausforderungen besteht darin, dass Elektroautos beim Ziehen eines Wohnwagens erheblich mehr Energie benötigen.

Ursächlich sind vor allem der zusätzliche Luftwiderstand, das höhere Gesamtgewicht und die veränderten Fahrbedingungen.

Der ADAC hat in verschiedenen Untersuchungen den Mehrverbrauch von Elektroautos im Anhängerbetrieb untersucht. Bei einem Test mit einem Kia EV6 und Wohnwagen wurde ein Mehrverbrauch von rund 83 Prozent festgestellt.

Damit kann sich die Reichweite eines Elektroautos im Wohnwagenbetrieb ungefähr halbieren.

Für den normalen Pkw-Betrieb stellt eine Reichweite von mehreren Hundert Kilometern inzwischen kein grundsätzliches Hindernis mehr dar. Beim Ziehen eines Wohnwagens können dagegen bereits nach etwa 150 bis 200 Kilometern Ladepausen erforderlich werden.

Das verändert die bisherige Reisepraxis erheblich.

Insbesondere längere Urlaubsreisen nach Südeuropa, Skandinavien oder in andere weit entfernte Urlaubsregionen werden stärker von der Verfügbarkeit geeigneter Ladestationen abhängig.

Hinzu kommt ein praktisches Problem: Nicht jede Schnellladestation ist für ein Gespann geeignet. Häufig muss der Wohnwagen vor dem Ladevorgang abgekoppelt werden. Das ist zeitaufwendig und kann insbesondere an stark frequentierten Rastanlagen zu erheblichen Schwierigkeiten führen.

3.2 Die Entwicklung elektrischer Wohnwagen

Eine mögliche technische Lösung sind Wohnwagen mit eigenem elektrischen Antrieb.

Dabei wird der Wohnwagen mit einer zusätzlichen elektrischen Achse ausgestattet, die den Antrieb des Zugfahrzeugs unterstützt.

Solche Konzepte können den Energiebedarf des Zugfahrzeugs reduzieren und das Fahrverhalten verbessern.

Weitere Entwicklungsansätze sind:

- Gewichtsreduzierte Bauweisen mit modernen Verbundwerkstoffen.
- Verbesserte Aerodynamik durch veränderte Fahrzeugformen.
- Klapp- und Faltcaravans mit geringerem Luftwiderstand.
- Elektrische Unterstützung durch eigene Antriebsachsen.
- Photovoltaikmodule zur zusätzlichen Energieversorgung.

Hersteller wie Dethleffs haben mit Konzeptfahrzeugen entsprechende Möglichkeiten aufgezeigt.

Allerdings muss zwischen technischen Konzeptstudien und wirtschaftlich verfügbaren Serienfahrzeugen unterschieden werden.

Es ist keineswegs gesichert, dass solche Lösungen kurzfristig zu Preisen angeboten werden können, die für durchschnittliche Campingurlauber erschwinglich sind.

Hinzu kommt die Frage nach dem zusätzlichen Batteriegewicht, den Wartungskosten und der langfristigen Wirtschaftlichkeit.

3.3 Vollelektrische Wohnmobile

Noch schwieriger gestaltet sich die Entwicklung vollelektrischer Reisemobile.

Während kleinere Campervans auf elektrischen Transporterplattformen technisch bereits möglich sind, bestehen bei größeren Reisemobilen erhebliche Einschränkungen.

Die wesentlichen Probleme sind:

Batteriegewicht: Große Batterien beanspruchen einen erheblichen Teil der zulässigen Fahrzeugmasse.

Reichweite: Ein schweres und aerodynamisch ungünstiges Reisemobil benötigt wesentlich mehr Energie als ein gewöhnlicher Pkw.

Nutzlast: Die zusätzliche Batterie reduziert die verbleibende Zuladung für Personen, Gepäck, Wasser und Campingausstattung.

Kosten: Die Kombination aus elektrischem Basisfahrzeug, leistungsfähiger Batterie und hochwertigem Wohnaufbau verursacht hohe Anschaffungskosten.

Besonders relevant ist die europäische Führerscheinklasse B mit ihrer grundsätzlichen Gewichtsgrenze von 3,5 Tonnen.

Gerade bei Familienreisemobilen kann diese Grenze zu einem erheblichen technischen und praktischen Problem werden.

Eine Anhebung zulässiger Gewichtsgrenzen für bestimmte alternative Antriebe könnte hier Entlastung schaffen. Sie löst allerdings nicht automatisch die Probleme der Fahrzeugkosten, Nutzlast und Reichweite.

3.4 Energieversorgung im Wohnbereich

Elektrische Reisemobile bieten andererseits neue Möglichkeiten.

Große Batteriespeicher, Photovoltaikanlagen und intelligente Energiemanagementsysteme können eine weitgehend autarke Versorgung des Wohnbereichs ermöglichen.

Elektrische Küchengeräte, Beleuchtung, Kühlung und Unterhaltungselektronik lassen sich damit zunehmend unabhängig von externen Stromanschlüssen betreiben.

Diese technische Entwicklung könnte langfristig auch Campingplätze entlasten.

Allerdings müssen die Kosten zusätzlicher Batteriespeicher, die Lebensdauer der Komponenten und die tatsächliche Energieausbeute der Photovoltaikanlagen berücksichtigt werden.

Insbesondere im Winter, bei ungünstiger Witterung und bei hohem Energieverbrauch sind die Möglichkeiten der solaren Eigenversorgung begrenzt.

4. Die wirtschaftlichen Folgen für Campingurlauber

4.1 Steigende Anschaffungskosten

Die Elektromobilität verändert die Kostenstruktur von Zugfahrzeugen und Reisemobilen.

Elektrische Fahrzeuge benötigen leistungsfähige Batteriesysteme, elektrische Antriebe, komplexe Leistungselektronik und zusätzliche Sicherheitskomponenten.

Bei großen Fahrzeugen können diese Anforderungen besonders teuer werden.

Gleichzeitig entstehen bei elektrischen Reisemobilen weitere Kosten durch die erforderliche Anpassung des Wohnaufbaus.

Die Vorstellung, dass sich die Preise durch die technische Weiterentwicklung automatisch und kurzfristig auf ein für breite Bevölkerungsschichten erschwingliches Niveau reduzieren werden, ist deshalb nicht als gesicherte Prognose anzusehen.

Zwar können Skaleneffekte, technische Fortschritte und eine größere Serienproduktion langfristig Kostensenkungen bewirken. Ob diese Einsparungen die zusätzlichen Anforderungen großer Freizeitfahrzeuge vollständig ausgleichen, ist jedoch offen.

4.2 Die Bedeutung des Gebrauchtfahrzeugmarktes

Ein wesentlicher Bestandteil des bisherigen Campingmarktes ist der Gebrauchtfahrzeughandel.

Viele Menschen können sich keinen neuen Wohnwagen oder ein neues Wohnmobil leisten und greifen deshalb auf gebrauchte Fahrzeuge zurück.

Diese Möglichkeit hat wesentlich dazu beigetragen, dass Camping auch für Menschen mit mittleren oder geringeren Einkommen erreichbar blieb.

Bei einer fortschreitenden Elektrifizierung könnten sich hier neue Probleme ergeben.

Elektrische Gebrauchtfahrzeuge werden künftig unter anderem anhand des Batteriezustandes, der verbleibenden Kapazität und der Kosten eines möglichen Batteriewechsels bewertet werden müssen.

Hinzu kommt die Frage, wie lange ältere elektrische Basisfahrzeuge wirtschaftlich und technisch nutzbar bleiben.

Der bisherige Gebrauchtmarkt für Dieselwohnmobile verfügt dagegen über eine langjährige Fahrzeugbasis, etablierte Werkstattstrukturen und eine große Auswahl unterschiedlicher Preisklassen.

Ein kurzfristiger Ersatz dieses Marktes durch bezahlbare elektrische Gebrauchtfahrzeuge ist daher nicht zu erwarten.

4.3 Die Gefahr einer sozialen Spaltung des Campingmarktes

Hier liegt möglicherweise die größte gesellschaftliche Herausforderung der Energiewende im Campingtourismus.

Camping war traditionell eine Urlaubsform, die unterschiedliche Einkommensgruppen miteinander verband.

Vom einfachen Zelturlaub über den gebrauchten Wohnwagen bis zum komfortablen Reisemobil existierte ein breites Spektrum an Möglichkeiten.

Wenn künftig sowohl Zugfahrzeuge als auch Wohnmobile wesentlich teurer werden, könnte sich diese Struktur verändern.

Es besteht die Gefahr einer zunehmenden Zweiteilung:

Erstens: Einkommensstarke Bevölkerungsschichten

Diese können sich hochwertige elektrische Reisemobile, moderne Batteriesysteme, große Wohnwagen und kostenintensive technische Zusatzausstattungen leisten.

Der Komfort und die luxuriöse Ausstattung müssen für diese Zielgruppe nicht grundsätzlich zurückgehen.

Zweitens: Durchschnittliche und einkommensschwächere Bevölkerungsschichten

Diese müssen möglicherweise auf kleinere Fahrzeuge, einfachere Ausstattungen, Mietangebote oder alternative Campingformen ausweichen.

Dazu gehören beispielsweise:

- Kleine Campervans.
- Dachzelte und Zeltanhänger.
- Modulare Campingboxen.
- Einfache Wohnwagen mit geringem Gewicht.
- Mietwohnmobile und gemeinschaftlich genutzte Fahrzeuge.
- Klassischer Zelturlaub.

Diese Alternativen können durchaus attraktive Urlaubsformen darstellen. Sie sind jedoch nicht mit einem vollwertigen Wohnwagen oder einem komfortabel ausgestatteten Reisemobil gleichzusetzen.

Die Gefahr besteht deshalb nicht darin, dass Camping insgesamt verschwindet, sondern dass bestimmte Formen des bisherigen Caravanings für breite Bevölkerungsschichten zunehmend unzugänglich werden.

5. Die Auswirkungen auf die Campingplatzwirtschaft

5.1 Investitionsbedarf durch die Energiewende

Auch die Betreiber von Campingplätzen müssen sich auf die Veränderungen einstellen.

Elektrische Zugfahrzeuge und Reisemobile benötigen eine zuverlässige Energieversorgung.

Daraus entstehen neue Anforderungen an die technische Ausstattung der Campinganlagen:

- Leistungsfähige Stromanschlüsse.
- Intelligente Lastverteilung.
- Zusätzliche Ladepunkte.

- Netzanschlüsse mit ausreichender Leistung.
- Photovoltaikanlagen und stationäre Batteriespeicher.
- Energiemanagementsysteme.
- Sicherheits- und Abrechnungssysteme.

Insbesondere bei größeren Campingplätzen können diese Investitionen erheblich sein.

Nicht jeder Betreiber verfügt über die finanziellen Mittel, um seine Anlage kurzfristig umfassend umzubauen.

Zudem müssen bestehende Stromnetze und Anschlussleistungen häufig erst erweitert werden.

5.2 Wer trägt die Kosten?

Die entscheidende wirtschaftliche Frage lautet, wer die Investitionen in die neue Infrastruktur finanziert.

Wenn die Betreiber die Kosten vollständig auf die Übernachtungspreise umlegen, kann dies zu einer weiteren Verteuerung des Campingurlaubs führen.

Bereits heute ist eine überdurchschnittliche Preisentwicklung festzustellen.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes lagen die Preise für Campingplatzgebühren 2025 um 28,7 Prozent über dem Niveau von 2020. Die Verbraucherpreise insgesamt waren im gleichen Zeitraum um 21,9 Prozent gestiegen.

Bei Wohnmobilstellplätzen betrug der Preisanstieg sogar 32,2 Prozent.

Diese Entwicklung ist nicht ausschließlich auf die Energiewende zurückzuführen. Sie verdeutlicht jedoch, dass die Kostenbelastung der Campingurlauber bereits vor einer umfassenden Elektrifizierung zunimmt.

Eine zusätzliche Investitions- und Betriebskostenbelastung könnte diesen Trend verstärken.

5.3 Unterschiedliche Voraussetzungen in Europa

Die Ausgangslage der Campingwirtschaft unterscheidet sich innerhalb Europas erheblich.

In wirtschaftlich starken Regionen können Betreiber Investitionen in Ladeinfrastruktur und erneuerbare Energien möglicherweise leichter finanzieren.

Kleinere Familienbetriebe und Campingplätze in strukturschwächeren Regionen verfügen dagegen häufig über geringere finanzielle Spielräume.

Auch die Energiepreise, die Netzinfrastruktur und die Förderbedingungen unterscheiden sich zwischen den Mitgliedstaaten.

Eine einheitliche europäische Transformation dürfte deshalb zu unterschiedlichen wirtschaftlichen Belastungen führen.

6. Ökologische Bewertung der Elektromobilität im Campingbereich

Die Elektrifizierung des Caravanings wird häufig mit einer Verbesserung der Umweltbilanz verbunden.

Eine solche Bewertung muss jedoch differenziert erfolgen.

6.1 Vorteile elektrischer Antriebe

Elektrofahrzeuge verursachen während der Fahrt keine direkten CO_2-Emissionen am Auspuff.

Darüber hinaus können sie bei Verwendung erneuerbarer Energien ihre Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus deutlich reduzieren.

Sie bieten außerdem Vorteile hinsichtlich lokaler Luftschadstoffe und Lärmemissionen.

Insbesondere in touristisch stark frequentierten Regionen kann dies zu einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität beitragen.

6.2 Herstellung und Entsorgung von Batterien

Eine vollständige Umweltbewertung muss allerdings auch die Herstellung der Batterien berücksichtigen.

Die Gewinnung und Verarbeitung von Lithium, Nickel, Graphit und anderen Rohstoffen ist mit Energieverbrauch und Umweltbelastungen verbunden.

Auch die Batterieproduktion verursacht Treibhausgasemissionen.

Bei großen Freizeitfahrzeugen können besonders leistungsfähige Batteriesysteme erforderlich sein.

Dadurch steigt der Materialbedarf.

Die ökologische Bewertung darf deshalb nicht ausschließlich auf den Energieverbrauch während der Fahrt reduziert werden.

Erforderlich ist eine Lebenszyklusbetrachtung, die Fahrzeugherstellung, Batteriefertigung, Stromerzeugung, Nutzung und Recycling berücksichtigt.

6.3 Die Bedeutung erneuerbarer Energien

Die tatsächlichen Umweltvorteile der Elektromobilität hängen wesentlich davon ab, wie der benötigte Strom erzeugt wird.

Je höher der Anteil erneuerbarer Energien, desto größer ist grundsätzlich das Potenzial zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen.

Campingplätze können dazu beitragen, indem sie Photovoltaikanlagen, Batteriespeicher und intelligente Ladesysteme einsetzen.

Allerdings sollte die zusätzliche Stromnachfrage nicht zu einer Überlastung lokaler Netze führen.

Die Energiewende im Campingbereich muss daher in die regionale Energieplanung eingebunden werden.

7. Gesellschaftliche Folgen und die Frage der sozialen Gerechtigkeit

7.1 Camping als erschwingliche Urlaubsform

Ein wesentliches Merkmal des Campingtourismus war bisher seine relative Zugänglichkeit.

Ein älterer Wohnwagen konnte über viele Jahre genutzt werden. Reparaturen waren in zahlreichen Fällen wirtschaftlich vertretbar. Auch die Nutzung eines gebrauchten Zugfahrzeugs ermöglichte vielen Haushalten einen vergleichsweise kostengünstigen Urlaub.

Wenn diese Möglichkeiten durch steigende technische Anforderungen eingeschränkt werden, kann sich der soziale Charakter des Campings verändern.

Die Energiewende könnte damit unbeabsichtigt zu einer Verlagerung von Freizeitmöglichkeiten zugunsten einkommensstärkerer Haushalte führen.

7.2 Generationengerechtigkeit

Besonders betroffen könnten ältere Menschen sein.

Viele Campingurlauber haben ihre Fahrzeuge über Jahre hinweg finanziert, gepflegt und modernisiert.

Ein Wohnwagen oder Reisemobil wird häufig über einen langen Zeitraum genutzt.

Ein schneller technischer Wandel kann dazu führen, dass bestehende Fahrzeuge wirtschaftlich an Attraktivität verlieren, obwohl sie technisch weiterhin funktionsfähig sind.

Eine Politik, die ausschließlich auf den Austausch des Fahrzeugbestandes setzt, würde diese langfristigen Nutzungszyklen nur unzureichend berücksichtigen.

Eine sozial ausgewogene Transformation sollte deshalb die Weiternutzung vorhandener Fahrzeuge ermöglichen, soweit diese den geltenden Umwelt- und Sicherheitsanforderungen entsprechen.

7.3 Die Gefahr einer Verdrängung

Sollten die Gesamtkosten des Caravanings dauerhaft deutlich stärker steigen als die verfügbaren Einkommen, könnte sich die Nachfrage verändern.

Mögliche Folgen wären:

- Rückgang der Nachfrage nach klassischen Wohnwagen.
- Zunehmende Bedeutung kleiner und einfacher Fahrzeuge.
- Verlagerung vom Fahrzeugbesitz zur Fahrzeugmiete.
- Konzentration hochwertiger Angebote auf einkommensstarke Zielgruppen.

- Rückgang der Nachfrage bei preisorientierten Campingplätzen.
- Strukturveränderungen bei kleineren Familienbetrieben.

Ob diese Entwicklungen tatsächlich eintreten, hängt von der zukünftigen Preisentwicklung, dem technischen Fortschritt und den politischen Rahmenbedingungen ab.

Sie sind deshalb als mögliche Entwicklungsszenarien und nicht als bereits nachgewiesene Folgen zu betrachten.

8. Zukunftsszenarien für den Campingtourismus in Deutschland und Europa

Aus den bisherigen Entwicklungen lassen sich drei grundlegende Szenarien ableiten.

Szenario 1: Eine sozial ausgewogene technologische Transformation

In diesem Szenario gelingt es der Fahrzeugindustrie, bezahlbare elektrische Zugfahrzeuge und Reisemobile zu entwickeln.

Batterien werden leichter, leistungsfähiger und günstiger. Die Ladeinfrastruktur wird europaweit ausgebaut und auf Gespanne sowie größere Freizeitfahrzeuge ausgerichtet.

Campingplätze erhalten finanzielle Unterstützung für notwendige Investitionen.

Bestehende Fahrzeuge können über lange Zeit weitergenutzt werden.

Dadurch bleibt Camping auch für durchschnittliche Einkommensgruppen zugänglich.

Dieses Szenario setzt allerdings erhebliche technische Fortschritte, geeignete politische Rahmenbedingungen und eine langfristig tragfähige Kostenentwicklung voraus.

Szenario 2: Eine zunehmende soziale Zweiteilung

In diesem Szenario schreitet die Elektrifizierung schneller voran als die Entwicklung bezahlbarer Freizeitfahrzeuge.

Hochwertige elektrische Reisemobile und moderne Wohnwagen werden zunehmend zu Produkten für einkommensstarke Haushalte.

Durchschnittliche Einkommensgruppen weichen auf kleinere Fahrzeuge, Mietmodelle oder einfachere Campingformen aus.

Die Campingwirtschaft entwickelt sich entsprechend auseinander.

Auf der einen Seite entstehen hochwertige Anlagen mit umfangreicher Energie- und Ladeinfrastruktur. Auf der anderen Seite müssen preisorientierte Campingplätze versuchen, ihre bisherigen Gäste trotz steigender Investitions- und Betriebskosten zu halten.

Dieses Szenario birgt die Gefahr einer langfristigen sozialen Verengung des Campingtourismus.

Szenario 3: Eine wirtschaftliche und strukturelle Krise des klassischen Caravanings

In diesem Szenario treffen hohe Fahrzeugkosten, technische Einschränkungen und steigende Campingplatzgebühren auf eine schwache Kaufkraft.

Die Nachfrage nach neuen Wohnwagen und Reisemobilen geht deutlich zurück.

Die Gebrauchtfahrzeugmärkte verlieren an Attraktivität, während Campingplätze ihre Investitionen nur teilweise finanzieren können.

Ein Teil der bisherigen Camper gibt den eigenen Fahrzeugbesitz auf.

Die Branche müsste sich stärker auf Mietangebote, kleinere Fahrzeuge und stationäre Übernachtungsformen ausrichten.

Dieses Szenario ist nicht zwangsläufig, verdeutlicht aber die wirtschaftlichen Risiken einer Transformation, bei der technische und regulatorische Veränderungen nicht ausreichend mit der Kaufkraft der Bevölkerung abgestimmt werden.

9. Handlungsempfehlungen für Politik, Industrie und Campingwirtschaft

Eine erfolgreiche Transformation des Campingtourismus darf nicht allein an technischen Klimazielen gemessen werden.

Sie muss auch wirtschaftliche Tragfähigkeit, soziale Teilhabe und die langfristige Nutzbarkeit bestehender Fahrzeuge berücksichtigen.

Daraus ergeben sich folgende Handlungsempfehlungen:

9.1 Für die europäische und nationale Politik

1. Bestehende Wohnwagen und Reisemobile müssen im Rahmen der geltenden Umwelt- und Sicherheitsvorschriften langfristig weiter genutzt werden können.
2. Die besonderen Anforderungen von Reisemobilen und Gespannen müssen bei der Ausgestaltung europäischer Fahrzeugvorschriften berücksichtigt werden.
3. Förderprogramme sollten nicht ausschließlich auf hochpreisige elektrische Fahrzeuge ausgerichtet sein, sondern auch bezahlbare Lösungen für den Massenmarkt unterstützen.
4. Die Ladeinfrastruktur muss ausdrücklich für Gespanne und größere Reisemobile geplant werden.
5. Kleinere und mittelständische Campingbetriebe benötigen Zugang zu wirtschaftlich tragfähigen Förderprogrammen für die energetische Modernisierung.

6. Die Auswirkungen der Energiewende auf die soziale Zugänglichkeit des Campingtourismus sollten regelmäßig wissenschaftlich untersucht werden.

9.2 Für die Fahrzeugindustrie

1. Entwicklung leichter und bezahlbarer elektrischer Zugfahrzeuge mit ausreichender Anhängelast.
2. Entwicklung effizienter und preislich konkurrenzfähiger elektrischer Wohnmobile.
3. Verbesserung der Batterietechnik hinsichtlich Gewicht, Reichweite und Lebensdauer.
4. Entwicklung modularer Wohnaufbauten, die eine Anpassung an unterschiedliche Einkommensgruppen ermöglichen.
5. Weiterentwicklung von Reparatur- und Austauschkonzepten für Batterien, um die Lebensdauer elektrischer Freizeitfahrzeuge zu verlängern.
6. Entwicklung von Wohnwagen mit aerodynamischen Bauformen und effizienter elektrischer Unterstützung.

9.3 Für die Campingwirtschaft

1. Ausbau einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur.
2. Nutzung von Photovoltaik und stationären Energiespeichern.
3. Entwicklung preisgünstiger Stellplatzangebote neben hochwertigen Komfortangeboten.
4. Vermeidung einer vollständigen Übertragung sämtlicher Investitionskosten auf die Übernachtungspreise.
5. Kooperationen zwischen Campingplätzen, Energieversorgern und regionalen Tourismusorganisationen.
6. Erhalt einfacher und familienfreundlicher Campingangebote.

10. Schlussfolgerungen und gesellschaftspolitische Bewertung

Die Energiewende wird den Campingtourismus in Deutschland und Europa verändern. Diese Entwicklung ist angesichts der klimapolitischen Zielsetzungen und der technischen Transformation des Verkehrssektors grundsätzlich nachvollziehbar.

Die entscheidende Herausforderung besteht jedoch darin, dass die technischen Anforderungen an Wohnwagen und Wohnmobile erheblich komplexer sind als bei gewöhnlichen Pkw.

Insbesondere die Kombination aus hohem Fahrzeuggewicht, begrenzter Reichweite, notwendiger Batteriekapazität und zusätzlichen Wohnraumanforderungen erschwert die Entwicklung wirtschaftlich konkurrenzfähiger elektrischer Freizeitfahrzeuge.

Hinzu kommt die Frage der sozialen Gerechtigkeit.

Wenn die Anschaffung und Nutzung von Wohnwagen und Wohnmobilen durch die technische Transformation dauerhaft erheblich teurer werden, könnte eine Urlaubsform, die bisher von breiten Bevölkerungsschichten genutzt wurde, zunehmend zu einem Angebot für wohlhabendere Haushalte werden.

Eine solche Entwicklung wäre nicht nur eine wirtschaftliche Herausforderung für die Caravaning-Industrie, sondern hätte auch gesellschaftspolitische Folgen.

Die Möglichkeit, unabhängig und individuell Urlaub zu machen, sollte nicht ausschließlich von der finanziellen Leistungsfähigkeit eines Haushalts abhängen.

Die Energiewende darf deshalb nicht zu einer Entwicklung führen, bei der ökologische Modernisierung mit einem schleichenden Verlust gesellschaftlicher Teilhabe verbunden ist.

Die Politik steht vor der Aufgabe, Klimaschutz, technische Innovation und soziale Verträglichkeit miteinander zu verbinden.

Dazu gehört insbesondere, dass die Lebensdauer bestehender Fahrzeuge berücksichtigt wird, bezahlbare technische Alternativen entwickelt werden und die notwendige Infrastruktur nicht allein auf Kosten der Campingurlauber finanziert wird.

Die Zukunft des Campingtourismus entscheidet sich somit nicht allein an der Frage, ob Wohnwagen und Wohnmobile künftig elektrisch fahren können. Sie entscheidet sich vor allem daran, ob sich breite Bevölkerungsschichten diese Form des Reisens auch in einer klimaneutral ausgerichteten Gesellschaft weiterhin leisten können.

Eine Energiewende, die zwar technisch erfolgreich ist, aber wesentliche Teile der Bevölkerung von bisher zugänglichen Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten ausschließt, wäre gesellschaftspolitisch nicht ausgewogen.

Der Anspruch einer nachhaltigen Tourismusentwicklung muss deshalb lauten:

Klimaschutz und soziale Teilhabe dürfen keine Gegensätze sein. Die Zukunft des Campings muss ökologisch verantwortbar, wirtschaftlich tragfähig und für breite Bevölkerungsschichten bezahlbar bleiben.

---

11. Methodische Einordnung und Grenzen der Untersuchung

Diese Untersuchung ist eine literatur- und dokumentenbasierte Analyse. Sie verbindet amtliche Tourismusstatistiken, europäische Regulierungsinformationen, Branchenangaben und technische Untersuchungen mit einer wirtschafts- und gesellschaftspolitischen Bewertung.

Die verwendeten Daten belegen die Bedeutung des Campingtourismus, die bestehenden Herausforderungen im Elektro-Anhängerbetrieb und die bereits eingetretenen Preisentwicklungen.

Die Aussagen über eine mögliche soziale Spaltung des Marktes, die künftige Preisentwicklung elektrischer Freizeitfahrzeuge und die langfristige Entwicklung des Campinggewerbes sind dagegen analytische Schlussfolgerungen und Szenarien.

Sie stellen keine statistisch nachgewiesenen Zukunftsentwicklungen dar.

Eine abschließende quantitative Bewertung würde zusätzliche Untersuchungen zu Anschaffungskosten, Fahrzeuglebenszyklen, Haushaltsnettoeinkommen, Campingplatzinvestitionen und regionalen Infrastrukturkosten erfordern.

Insbesondere fehlen bislang umfassende Langzeituntersuchungen, die die wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen der Elektromobilität auf den europäischen Caravaning-Markt systematisch erfassen.

Diese Datenlücke ist selbst ein relevanter Befund und begründet weiteren Forschungsbedarf.

---

12. Quellen- und Literaturverzeichnis

[1] Statistisches Bundesamt (Destatis), 2026: Camping boomt weiter: 44,7 Millionen Übernachtungen im Jahr 2025. Pressemitteilung vom 30. März 2026.

https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2026/03/PD26_N020_45412_61.html

[2] Eurostat, 2025: EU sees record number of tourism nights in 2024. Europäische Tourismusstatistik, veröffentlicht am 17. Januar 2025.

https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-eurostat-news/w/ddn-20250117-1

[3] Caravaning Industrie Verband (CIVD), 2026: Über 94.000 Neuzulassungen: Deutsche Caravaning-Industrie zieht positive Jahresbilanz. Jahresbilanz 2025, veröffentlicht am 19. Januar 2026.

https://www.civd.de/news/01-2026-jahresbilanz/

[4] Caravaning Industrie Verband (CIVD), 2025: Neuzulassungen, Besitzumschreibungen und Fahrzeugbestand in Deutschland.

https://www.civd.de/artikel/neuzulassungen-in-deutschland/

[5] Europäische Kommission: Cars and vans – CO_2 emission standards and regulatory framework. Regulation (EU) 2019/631 und nachfolgende Änderungen.

https://climate.ec.europa.eu/areas-action/transport-decarbonisation/road-transport/cars-and-vans_en

[6] Europäische Kommission, 2025: Automotive Package – For a clean and competitive automotive sector. Vorgestellt am 16. Dezember 2025.

https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/action-plan-future-automotive-sector/automotive-package_en

[7] ADAC, 2026: Elektroautos und Anhängerkupplung – Modelle, Reichweite und technische Voraussetzungen.

https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/kauftipps/elektroautos-mit-anhaengerkupplung-2026/

[8] ADAC: Mit Elektroauto und Wohnwagen in den Urlaub – Praxistest und Erfahrungen mit Reichweite, Verbrauch und Ladeinfrastruktur.

https://www.adac.de/reise-freizeit/ratgeber/tests/elektroauto-mit-wohnwagen/

[9] ADAC, 2022: E-Auto: Mehrverbrauch durch Anbauten und Anhänger. Untersuchung zum Einfluss von Anhängern und zusätzlichen Aufbauten auf den Energieverbrauch.

https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/elektroauto/mehrverbrauch-elektroauto-anhaenger-fahrradtraeger/

[10] Europäische Kommission: Alternative Fuels Infrastructure Regulation (EU) 2023/1804. Europäische Vorgaben zur Infrastruktur alternativer Kraftstoffe und zum Ausbau der Ladeinfrastruktur.

https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport/alternative-fuels-sustainable-mobility-europe/alternative-fuels-infrastructure_en

[11] Dethleffs: Elektrisch in den Urlaub – Wohnwagen, Camper Van oder Wohnmobil? Technische Konzepte und Zukunftsperspektiven für elektrisches Caravaning.

https://www.dethleffs.de/

[12] Europäische Kommission: European Climate Law – Klimaneutralität und europäische Klimaziele.

https://climate.ec.europa.eu/areas-action/european-climate-law_en

---

Hinweis zur Quellenbewertung: Branchenverbände und Fahrzeughersteller liefern wichtige Marktdaten und technische Entwicklungsinformationen. Ihre Veröffentlichungen sind jedoch nicht mit unabhängigen wissenschaftlichen Untersuchungen gleichzusetzen. Für die Beurteilung gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Folgen wurden deshalb insbesondere amtliche Statistiken und regulatorische Primärquellen herangezogen.