

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Schmidt, Tarek Al-Wazir, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/6078 –**

Ver- und Entsorgungsinfrastruktur für Reisemobile an Rastanlagen

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Reisemobiltourismus in Deutschland wächst seit Jahren dynamisch. Nach Angaben des Caravaning Industrie Verbands (CIVD) wurden im Jahr 2024 insgesamt 74 718 Reisemobile neu zugelassen, was einem Zuwachs von 9,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht (www.civd.de/news/ueber-220-000-neuzulassungen-europaeischer-caravaning-markt-bleibt-auf-hohem-niveau/). Das Kraftfahrt-Bundesamt teilte zudem mit, dass zum 1. April 2025 erstmals mehr als 1 Million Wohnmobile in Deutschland zugelassen waren. Der Bestand stieg demnach von 450 167 Fahrzeugen im Januar 2017 auf 981 010 Fahrzeuge im Januar 2025. Knapp ein Drittel der Wohnmobile ist auf Personen im Alter zwischen 60 und 69 Jahren zugelassen (www.civd.de/wp-content/uploads/2025/04/2025-CIVD-Jahresband-KURZ-klein.pdf).

Zugleich ist der Reisemobiltourismus von erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung. Laut Planungshilfe des Deutschen Tourismusverbands unter Berufung auf Untersuchungen des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr (dwif) geben Reisemobilistinnen und Reisemobilisten im Zielgebiet durchschnittlich 50,50 Euro pro Person und Tag aus, einschließlich Standplatzentgelten. Für den Campingtourismus insgesamt werden erhebliche regionale Wertschöpfungs- und Umsatzeffekte ausgewiesen. Deutschland gehört dabei neben Frankreich und Italien zu den bevorzugten Reisezielen deutscher Reisemobilistinnen und Reisemobilisten (www.deutschertourismusverband.de/fileadmin/user_upload/Themen/Mobilitaet/Planungshilfe_Reisemobilistellplatz.pdf). Neben den positiven wirtschaftlichen Effekten sind mit wachsender Beliebtheit für den Camping- und Reisemobiltourismus auch negative Folgen wie die Gefahr einer partiellen Überlastung der Infrastruktur, insbesondere in kleineren Orten, sowie negative Auswirkungen auf die Natur durch beispielsweise Bodenverdichtung für neue Stellplätze oder zunehmende Umweltverschmutzung durch Abfälle verbunden (vgl. www.nabu.de/umwelt-und-ressourcen/verkehr/strassenverkehr/32153.html).

Reisemobile verfügen typischerweise über Frischwassertanks, Abwassertanks und Kassettoiletten. Diese müssen in regelmäßigen Abständen entleert beziehungsweise neu befüllt werden. Hierfür bedarf es geeigneter Ver- und Entsorgungsstationen. Solche Einrichtungen können nicht nur zur Verbesserung der Reisebedingungen beitragen, sondern auch aus Sicht des Umweltschutzes

relevant sein, etwa zur Vermeidung illegaler Abwasserentsorgung. Zudem könnten Transit- und Kurzzeitstellplätze an Fernstraßen, Rasthöfen und Autohöfen einen Beitrag dazu leisten, den Bedürfnissen einer wachsenden Nutzergruppe besser gerecht zu werden.

Dem wachsenden Bestand und der wirtschaftlichen Bedeutung des Reisemobiltourismus steht eine unzureichende Infrastruktur entlang der Bundesautobahnen und Bundesstraßen gegenüber. Der ADAC verweist in einer aktuellen Umfrage auf deutliche Defizite an Rastanlagen für Camperinnen und Camper. Genannt werden insbesondere fehlende ausgewiesene Stellflächen, mangelhafte Ausschilderung sowie unzureichende Möglichkeiten zur Frischwasserversorgung und zur Entsorgung von Grau- und Schwarzwasser. Zugleich zeigt der europäische Vergleich nach Einschätzung des ADAC, dass andere Länder entsprechende Angebote deutlich systematischer in ihre Verkehrsinfrastruktur integriert haben (www.adac.de/news/umfrage-rastanlagen-camper/).

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob die bestehenden Zuständigkeiten, Planungsgrundlagen und Rahmenbedingungen auf Bundesebene dem dynamischen Wachstum des Reisemobiltourismus noch gerecht werden. Insbesondere ist zu klären, ob und in welchem Umfang die Bundesregierung die Entwicklung der Infrastruktur systematisch erfasst, bewertet und aktiv steuert.

1. Welche aktuellen Daten gibt es zum Zustand und Bestand an Ver- und Entsorgungsinfrastruktur für Reisemobile an Bundesautobahnen und Bundesstraßen, und wie viele entsprechende Anlagen bestehen jeweils nach Anlageart und Standort?
2. Welche aktuellen Daten gibt es zum Zustand und Bestand an Ver- und Entsorgungsinfrastruktur für Reisemobile an Bundesautobahnen, und wie viele entsprechende Anlagen bestehen jeweils nach Anlageart und Standort?
3. Wann wurde zuletzt eine bundesweite oder bundesweit auswertbare systematische Erhebung der Ver- und Entsorgungsinfrastruktur für Reisemobile an Bundesautobahnen und Bundesstraßen durchgeführt, und zu welchen Ergebnissen kam diese, und inwiefern ist ggf. eine Wiederholung angedacht?
4. Welche Zuständigkeiten bestehen zwischen dem Bund, der Autobahn GmbH des Bundes und privaten Betreiberinnen und Betreibern beziehungsweise Konzessionsnehmerinnen und Konzessionsnehmern beim Ausbau von Ver- und Entsorgungsinfrastruktur für Reisemobile?
7. Besteht vor diesem Hintergrund ein bundespolitischer Handlungsbedarf beim Ausbau der Ver- und Entsorgungsinfrastruktur für Reisemobile, und wenn nein, warum nicht?
18. Ist geplant, Ver- und Entsorgungsinfrastruktur für Reisemobile künftig als verpflichtenden oder regelhaften Bestandteil bei Neubau, Ausbau oder grundlegender Sanierung von Rastanlagen vorzusehen?
20. Bis wann soll eine bedarfsgerechte beziehungsweise flächendeckende Mindestversorgung mit Ver- und Entsorgungsinfrastruktur für Reisemobile entlang des Bundesfernstraßennetzes sichergestellt werden?
21. Welche konkreten nächsten Schritte sind in der laufenden Legislaturperiode zur Verbesserung der Ver- und Entsorgungsinfrastruktur für Reisemobile an Bundesautobahnen und Bundesstraßen vorgesehen?

Die Fragen 1 bis 4, 7, 18, 20 und 21 werden gemeinsam beantwortet.

Private Parkraumbetreiber und Autohöfe, die von privaten Unternehmen betrieben werden, halten Ver- und Entsorgungsstationen für Reisemobile teilweise vor. Auf Rastanlagen an Bundesautobahnen und Bundesstraßen können sie auch vom jeweiligen privaten Konzessionär der Nebenbetriebe angeboten werden.

5. Welche rechtlichen, planerischen, technischen oder vertraglichen Hemmnisse stehen dem Ausbau entsprechender Infrastruktur an Bundesautobahnen und Bundesstraßen derzeit entgegen?
6. Wie wird das Wachstum des Reisemobilbestands in Deutschland im Hinblick auf die bestehende Infrastruktur an Bundesautobahnen und Bundesstraßen bewertet?

Die Fragen 5 und 6 werden gemeinsam beantwortet.

Ziel bei Neu-, Um- und Ausbauplanungen von Rastanlagen an Bundesautobahnen ist es, allen Verkehrsteilnehmern ein bedarfsgerechtes Angebot an Parkständen, Sanitäreinrichtungen und Dienstleistungen zu bieten. Dabei werden Parkmöglichkeiten für Pkw mit Anhängern bzw. Wohnmobile gemäß dem Regelwerk für den Bau von Rastanlagen (Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen – ERS) geschaffen.

8. Welche Staaten beziehungsweise Regionen gelten als Best-Practice-Beispiele für die Einbindung von Reisemobelinfrasturktur in die Fernstraßeninfrastruktur, und welche Elemente dieser Modelle erscheinen besonders übertragbar?
9. Welche Maßnahmen wurden seit dem Jahr 2020 ergriffen, um vergleichbare Best-Practice-Modelle auf Deutschland zu übertragen oder deren Übertragbarkeit zu prüfen?
10. Welche umweltpolitischen Risiken bestehen bei einer unzureichenden Ver- und Entsorgungsinfrasturktur für Reisemobile, insbesondere im Hinblick auf illegale Entsorgung von Grau- und Schwarzwasser?
11. Welche Rolle spielt eine verbesserte Ver- und Entsorgungsinfrasturktur für Reisemobile bei der Vermeidung von Umweltbelastungen und der Einhaltung hygienischer Standards?
12. Welche Investitionskosten entstehen für die Nachrüstung bestehender Rastanlagen mit Ver- und Entsorgungsinfrasturktur für Reisemobile, differenziert nach einfachen Entsorgungsstationen, Frischwasserversorgung, Stromanschlüssen und ausgewiesenen Stellflächen?
13. Welche Förderprogramme, Finanzierungsinstrumente oder sonstigen Unterstützungsmaßnahmen stehen derzeit für den Ausbau solcher Infrastruktur zur Verfügung bzw. sind seitens der Bundesregierung in Planung?
14. Welche Rolle spielen Reisemobilstellplätze in kommunaler oder privater Trägerschaft für Kurzaufenthalte sowie für beruflich veranlasste Reisen (z. B. Messe- und Kongressbesuche), und inwiefern werden diese in die Infrastrukturplanung einbezogen?
15. Welche Daten liegen zu Anzahl, Verteilung und Entwicklung von Reisemobilstellplätzen in kommunaler oder privater Trägerschaft in Deutschland vor, und werden diese bundesweit systematisch erfasst?

16. Welche Daten liegen zur Ausstattung von Reisemobilstellplätzen in kommunaler oder privater Trägerschaft vor, insbesondere im Hinblick auf Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten (Frischwasser sowie Grau- und Schwarzwasser), Stromanschlüsse und sanitäre Einrichtungen?
17. Welche wirtschaftlichen Effekte für Betreiberinnen und Betreiber von Rastanlagen, Rasthöfen und Autohöfen, etwa durch längere Verweildauer oder zusätzliche Umsätze in Gastronomie und Einzelhandel, sind bekannt?
19. Welche Pilotprojekte zum Ausbau von Ver- und Entsorgungsinfrastruktur für Reisemobile an Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Rastanlagen, Rasthöfen oder Autohöfen wurden seit 2020 umgesetzt, und welche Ergebnisse liegen hierzu vor?

Die Fragen 8 bis 17 und 19 werden gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse vor.