

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 16/5153 –**

### **Ausnahmeregelung für Reisemobile von der Feinstaubverordnung**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die im Frühjahr 2006 beschlossene Kennzeichnungs-Verordnung sieht die bundeseinheitliche Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen mit Feinstaubplaketten nach der Höhe ihrer jeweiligen Feinstaubemissionen vor. Mit einem zudem eingeführten neuen Verkehrszeichen „Umweltzone“ erhalten Städte und Kommunen die Möglichkeit, auf der Basis von Luftreinhalteplänen der Bundesländer Fahrverbote für Kraftfahrzeuge auszusprechen. Von der Einrichtung von Umweltzonen und möglichen Fahrverboten sind auch Reisemobile mit der Emissionseinstufung Euro 1 und schlechter sowie Euro 2 und besser betroffen.

1. Welche Altersstruktur haben Reisemobile mit der Emissionseinstufung Euro 1 und schlechter?
2. Welche Altersstruktur haben Reisemobile mit der Emissionseinstufung Euro 2?
3. Welche Altersstruktur haben Reisemobile mit der Emissionseinstufung Euro 3?
4. Welche Altersstruktur haben Reisemobile mit der Emissionseinstufung Euro 4?

Der Bestand an Wohnmobilen (Reisemobile) ist in der Merkmalskombination Alter der Fahrzeuge und Emissionsklassen nicht in der amtlichen Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes vorgesehen.

Am 1. Januar 2007 waren in Deutschland 413 387 Wohnmobile (Reisemobile) zugelassen. Der Altersdurchschnitt liegt bei 12,3 Jahren, wobei es Schwankungen innerhalb der Bundesländer gibt (z. B. in TH 11,2 Jahre, in B 14,4 Jahre im Durchschnitt).

5. Welche durchschnittliche Jahresfahrleistung haben die in Deutschland zugelassenen Reisemobile mit der Emissionseinstufung Euro 1 und schlechter, Euro 2, Euro 3 und Euro 4?

Gemäß der im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen durchgeführten „Fahrleistungserhebung 2002“ betrug die durchschnittliche Jahresfahrleistung von Reisemobilen 11 128 km. Bislang werden keine regelmäßigen statistischen Erhebungen hierzu durchgeführt. Aussagen zur Jahresfahrleistung differenziert nach Emissionseinstufung liegen nicht vor.

6. Welche wirtschaftliche Bedeutung haben Reisemobile in Deutschland?

Nach Angaben im CIVD Jahresbericht 2006/2007 des Caravaning Industrie Verbandes e. V. (CIVD) waren Anfang des Jahres 2007 413 387 Reisemobile in Deutschland zugelassen. Damit erzielte der Reisemobilmarkt eine Steigerung um 2,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr mit 403 348 Fahrzeugen. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass hier nur Fahrzeuge erfasst sind, die als Sonder-Kfz-Wohnmobile angemeldet wurden. Fahrzeughalter können ihre Reisemobile als PKW, LKW oder Büromobile anmelden, so dass es zu Verzerrungen der tatsächlichen Bestandszahlen an Reisemobilen kommen kann. Es wird davon ausgegangen, dass insgesamt 450 000 Reisemobile in Gebrauch sind.

Nach einer Grundlagenuntersuchung des Deutschen Tourismusverbandes (DTV) aus dem Jahre 2004, werden durch Reisemobilisten außerhalb von Campingplätzen mit rund 26,4 Millionen Personenübernachtungen/Aufenthalts-tage und durchschnittlichen Gesamtausgaben pro Kopf von 37,20 Euro am Tag, jährliche Bruttoumsätze von 982,1 Mio. Euro erzielt. Verschiedene deutsche Wirtschaftszweige profitieren von diesem Effekt. Auf Gastronomie und Einzelhandel entfallen gleich hohe Anteile von jeweils 36,8 Prozent. Dienstleistungsunternehmen profitieren zu einem Anteil von 26,4 Prozent.

Weitere Bruttoumsätze durch Reisemobilisten konnten wie folgt ermittelt werden:

- 390 Mio. Euro entstehen für Fahrtkosten durch Tagesausflüge außerhalb von Campingplätzen,
- 1 903 Mio. Euro entstehen durch Ausgaben für die Campingausrüstung.

7. Wie viele Unternehmen sind mit der Pflege und Erhaltung von Reisemobilen in Deutschland befasst?

Laut dem Deutschen Caravaning Handelsverband (DCHV) sind 320 Betriebe in dem Verband organisiert. Bundesweit rechnet der Verband mit einer Anzahl von rund 600 Betrieben, die mit dem Vertrieb und dem Service an Reisemobilen befasst sind.

8. Liegen der Bundesregierung Informationen über die Zahl der direkt und indirekt Beschäftigten in Deutschland im Geschäftsbereich „Reisemobile“ vor, und lassen sich Angaben über den in diesem Geschäftsbereich erzielten jährlichen Umsatz machen?

Nach Angaben des CIVD steigerte die deutsche Caravaningindustrie im Jahr 2006 ihren Gesamtumsatz um 1,3 Prozent auf 5,08 Mrd. Euro (2005: 5,02 Mrd. Euro).

Diese Zahl errechnet sich aus den Umsatzzahlen der Hersteller von Caravans und Reisemobilen im Neufahrzeuggeschäft (2006: 2,83 Mrd. Euro; 2005: 2,79 Mrd.

Euro), aus dem Absatz von Gebrauchtfahrzeugen (2006: 1,76 Mrd. Euro; 2005: 1,74 Mrd. Euro) und aus dem Verkauf von Zubehör (2006: 485 Mio. Euro; 2005: 488 Mio. Euro).

Zu den direkten und indirekten Beschäftigungseffekten im Bereich Reisemobile liegen der Bundesregierung keine Zahlen vor. Allerdings können diesbezüglich Aussagen über den gesamten Bereich Campingtourismus gemacht werden.

9. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über die von Reisemobilen ausgehenden Umweltbelastungen (Feinstaub, Schadstoff-Emissionen etc.) vor, und wenn ja, lassen sich diese quantifizieren?

Der Anteil von Reisemobilen an den Emissionen des gesamten Straßenverkehrs liegt für Kohlenmonoxid, Kohlendioxid, Kohlenwasserstoffe und Stickoxide jeweils bei rund 1 Prozent. An den Feinstaubemissionen des Straßenverkehrs haben Reisemobile einen Anteil von 2,5 Prozent (Bezugsjahr 2005, Quelle TREMOD (Transport Emission Estimation Model)).

10. Wie beurteilt die Bundesregierung Überlegungen, Ausnahmeregelungen von feinstaubbedingten Fahrverboten für Reisemobile zu treffen?

Von der Bundesregierung sind für Wohnmobile (Reisemobile) keine Ausnahmeregelungen von den Fahrverboten in Umweltzonen vorgesehen. Nach § 1 Abs. 2 der Kennzeichnungsverordnung kann in Umweltzonen der Verkehr mit nicht gekennzeichneten Fahrzeugen gestattet werden. Die Entscheidung über solche Ausnahmen liegt bei den örtlich zuständigen Behörden, die die Situation vor Ort am Besten einschätzen können. Diese Regelung soll besondere Härten, die mit einem Fahrverbot verbunden sein können, vermeiden, ohne die Einhaltung der Luftqualitätsstandards der EU zu gefährden. Individuelle und öffentliche Interessen sind gegeneinander abzuwägen.

