NEWSLETTER SPEZIELL – MAI 2023

Caravaning und Motorcaravaning: Für Millionen von Menschen einen grünen, nachhaltigen Freilufttourismus ermöglichen

Position des F.I.C.C. - Fédération Internationale de Camping, Caravanning et Autocaravaning AISBL hinsichtlich des Vorschlags der Kommission für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Führerscheine, und dies zur Änderung der Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) 2018/1724 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EU) Nr. 383/2012 der Kommission

Der Vorschlag der Europäischen Kommission zur Überarbeitung der EU-Führerscheinrichtlinie hat viele vielversprechende Aspekte, insbesondere die vorgeschlagene Aktualisierung der Führerscheinklasse B von 3,5 t auf 4,25 t, die somit endlich den fehlenden privaten Führerschein für Fahrzeuge über 3,5 t in Angriff nimmt. Allerdings greift er zu kurz, da nur Fahrzeuge mit alternativem Kraftstoff von der auf 4,25 t erweiterten Führerscheinklasse B profitieren dürfen.

Der Weg zur Trendwende bei Fahrzeugantrieben ist nicht allein mit dem Führerschein gepflastert

Urlaub mit dem Wohnmobil ist nachhaltig (2/3/4/5) familienfreundlich und unterstützt den politischen und gesellschaftlichen Wunsch, dass mehr Menschen klimafreundlich und erdverbunden reisen. Dies setzt voraus, dass möglichst viele Menschen dies mit einem modernen Reisemobil tun können. Diese Fahrzeuge sind heute sicherer und umweltfreundlicher denn je. Um den Menschen einen klima- und familienfreundlichen Urlaub zu ermöglichen, sind einfache, aber verbraucher- und klimafreundliche Regelungen notwendig.

---

1 COM(2023) 127 final https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-03/COM_2023_127.pdf

[2] Schmied, Martin; Dr. Buchert, Matthias: Treibhausgas-Bilanzen für Reisen mit Motorcaravans. Abschlussbericht des Öko-Institutes[1] für den Caravan Industrie Verband e.V. Berlin: 2006.

[3] Bleher, Daniel: Vergleichende Klimabilanz von Motorcaravanreisen-heute & morgen. Abschlussbericht des Öko-Institutes für den Caravan Industrie Verband e.V. Darmstadt: 2013.

[4] Brekken Andreas; Saxegard, Simon A.; Nilsen, Mona; Tellnes, Lars G.; The climate impact of taking one's own cabin on holiday A greenhouse gas account for motorhomes Ostfolfforskning, 2018.

[5] Bergk, Fabian; Biemann, Kirsten; Kämper, Claudia; Kräck, Jan; Knörr, Wolfram: Klimabilanz von Reisen mit Reisemobilen und Caravans. Vergleich von typischen Campingreisen mit weiteren Verkehrsmittel- und Übernachtungsmöglichkeiten. Heidelberg, 2020.

Umweltfreundliches Caravaning sollte für alle Fahrzeuge bis 4,25 t zugänglich sein - und nicht nur für Fahrzeuge mit alternativen Kraftstoffen.

Der F.I.C.C. - Fédération Internationale de Camping, Caravanning et Autocaravaning AISBL - begrüßt den Vorschlag der Kommission für eine vierte Führerscheinrichtlinie, da sie einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Bewegungsfreiheit der Bürger leisten wird. Aber: **Der B-Führerschein bis 4,25 t muss für alle Fahrzeuge zugänglich sein.** Die geplante Beschränkung auf alternative Antriebssysteme bringt keinen wirklichen Fortschritt in der Frage, wie schnell alternativ betriebene Fahrzeuge auf den Markt kommen werden.

Tendenz zu mehr Gewicht ist keine Frage des Antriebes

Gewicht ist keine Luxus-Frage! Im Gegenteil, die Basisfahrzeuge von Wohnmobilen sind in den letzten Jahren aufgrund von Sicherheits- und Umweltausrüstungen, die größtenteils durch EU-Recht vorgeschrieben sind, schwerer geworden (das Basisfahrzeuggewicht hat sich in 20 Jahren um 350 kg erhöht). Die moderate Anhebung auf 4,25 t ist daher nicht wegen der anstehenden Änderung der Antriebssysteme, sondern für alle Fahrzeuge notwendig.

Die Wohnmobilisten warten seit langem auf konkrete Lösungen für eine der wichtigsten Herausforderungen für privat genutzte Fahrzeuge: Die fehlende Fahrerlaubnis für Fahrzeuge über 3,5 t für die private, persönliche oder Freizeitnutzung. Die Kommission selbst hatte dieses Problem erkannt und bereits 2012 versucht, es zu lösen. Allerdings galten die Erleichterungen nur für den C1-Führerschein und waren daher für den B-Führerschein nicht anwendbar.

---

[6] COMMISSION DIRECTIVE 2012/36/EU of 19 November 2012 amending Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council on driving licences (OJ L321, 20.11.2012, p. 54).

[7] *BASt Heft M 236 – Unfallbeteiligung von Wohnmobilen 2000-2010* https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/581/file/M236b_nur_ELBA.pdf.

[8] BASt Heft M 334 – *Unfallbeteiligung von Wohnmobilen 2010-2020* https://bast.opus.hbz-nrw.de/frontdoor/index/index/docId/2735 https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/2735/file/M334+BF+Gesamtversion.pdf

[9] EU motor caravan stock: 1.35 Mio. (2012), 2.79 Mio. (2022), ECF figures.

[10] Austria, Germany, Italy, Norway, Sweden, Switzerland; see BASt Heft M 334, p. 42-45.

Urlaub mit Wohnmobilen ist sicher

Einer generellen Erhöhung der Gewichtsgrenzen steht aus sicherheitstechnischer Sicht nichts im Wege, denn die Verkehrssicherheit von Wohnmobilen ist hervorragend. Zwei Studien der BASt (Bundesanstalt für Straßenwesen, Deutschland) bestätigen ein sehr positives Ergebnis. Dabei ist zu beachten, dass allein in Deutschland 30 % aller europäischen Wohnmobile zugelassen sind und die BASt-Erhebungen daher sehr repräsentativ sind. Trotz des starken Bestandszuwachses von 107 % neuer Wohnmobile in den letzten 10 Jahren, blieb die Zahl der Unfälle mit Verletzten und Todesopfern auf einem konstanten, sehr niedrigen Niveau. Mit einem Anteil von 0,4 Prozent stellen Wohnmobile keinen Schwerpunkt im Unfallgeschehen dar.

Ein ähnliches Bild ergibt sich, wenn man die sechs (6) europäischen Länder betrachtet, in denen Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Wohnmobilen statistisch erfasst werden. Mit der 2. BASt-Studie hat der F.I.C.C. hochgerechnet, dass etwa 0,15 % aller Verkehrstoten in der EU Motorcaravan-Passagiere waren. Trotz des starken Anstiegs der Zahl der Wohnmobile bleiben diese Zahlen im letzten Jahrzehnt konstant auf einem sehr niedrigen Niveau

Wohnmobil-Fußgänger-Unfälle (11) mit Personenschaden pendelten sich auf einen Wert von etwa 40 pro Jahr ein (in Deutschland; keine weiteren Informationen verfügbar). Eine genauere Aufschlüsselung der 40 Unfälle pro Jahr scheint nach Angaben der BASt aufgrund der geringen Unfallzahlen schwierig zu sein. Statistisch gesehen wäre es schlichtweg nicht möglich, verlässliche Aussagen zu treffen.

Für eine generelle Anhebung der Gewichtsgrenzen für alle Fahrzeuge ist angesichts der Fortschritte im Bereich Sicherheit und Umwelt kein sicherheitstechnisches Hindernis erkennbar: Der Unterschied beim Fahren eines 4,25 t schweren Wohnmobils im Vergleich zu einem 3,5 t schweren Wohnmobil ist im Wesentlichen unerheblich, die Unfall- und Verletztenzahlen sind über alle Klassen hinweg extrem niedrig und mit anderen Verkehrsträgern nicht einmal ansatzweise vergleichbar.

Caravaning: Umweltfreundlicher und nachhaltiger Urlaub

Obwohl der Caravaning-Tourismus im Vergleich zu anderen Urlaubsformen gute Nachhaltigkeitswerte erreicht, betrifft die Diskussion um die Trendwende bei Fahrzeugantrieben auch die gesamte Branche, von der Industrie über die touristischen Leistungsträger bis hin zu den vielen Millionen Caravaning-Fans.

Im Vergleich zu einer Flugreise für eine vierköpfige Familie ist das Reisen mit dem Wohnmobil (bzw. der Wohnwagen-PKW-Kombination) nicht nur wesentlich klimafreundlicher, sondern unterstützt auch die regionale Entwicklung in vielen Teilen Europas durch eine Form des Tourismus, die keine großen Hotelkomplexe oder weitere irreversible Infrastruktur benötigt. Im Gegenteil: Nachhaltige Stellplätze sichern den

touristischen Fortschritt, ermöglichen eine saisonale und damit nachhaltige Nutzung, erfordern aber z.B. keine zwingende Flächenversiegelung.

Wir sind Teil der Lösung: Antriebswende ist nicht vom Führerschein abhängig
Die geplante Beschränkung des zulässigen Gesamtgewichts auf alternative Antriebe bringt keinen wirklichen Fortschritt in der Frage, wie schnell alternativ betriebene Wohnmobile auf den Markt kommen werden.

Entscheidend wird die Verfügbarkeit der Technologie und die Entwicklung der Basisfahrzeuge sein. Hier wird die Branche massiv vorankommen, braucht dafür aber auch die Unterstützung der Politik. Aber: Nur wenn wir attraktiv und für viele Menschen zugänglich sind, kann die Branche die Antriebswende mit dem nötigen Elan und Investitionsvolumen vorantreiben.

Die Zukunft kann nicht ohne Berücksichtigung des Status quo gedacht werden
Bis alternativ betriebene Basisfahrzeuge für Wohnmobile marktreif und flächendeckend verfügbar sind, braucht es gute Rahmenbedingungen für die bestehenden Produkte und die Menschen, die sie verantwortungsvoll und sicher nutzen, zumal Wohnmobile äußerst langlebige, gut gewartete Fahrzeuge mit geringer Laufleistung sind. Hier haben wir eine gemeinsame Verantwortung dafür, dass viele Menschen die vorhandenen Fahrzeuge weiterhin sinnvoll nutzen können. Das ist auch eine Frage der Nachhaltigkeit.

Menschen, die von klimafreundlichen Reiseformen ausgeschlossen sind
In der Praxis werden Inhaber eines B-Führerscheins mehr Schwierigkeiten haben, einen klima- und familienfreundlichen Urlaub mit einem [Miet-]Wohnmobil zu machen, weil sie nicht den richtigen Führerschein haben und keine zusätzliche Genehmigung für ihren Urlaub erwerben wollen. In der EU gewähren Frankreich, Deutschland und Schweden allen (privaten und gewerblichen) älteren Führerscheininhabern (> 40 Jahre) das Recht, Fahrzeuge über 3,5 t mit dem üblichen Pkw-Führerschein zu fahren.

---

11 BASt Heft M 334 – *Unfallbeteiligung von Wohnmobilen 2010-2020, p. 24.*

Auf einen Blick: Die Argumente für eine moderate Ausweitung des B-Führerscheins auf alle Wohnmobile

1. **Caravaning unterstützt die Ziele der Nachhaltigkeit**: Erdgebundenes Reisen ist gewollt und sollte daher auf vielfältige Weise möglich sein. Wenn mehr Menschen erdgebunden und nachhaltig mit dem Wohnmobil reisen, trägt dies dazu bei, Einsparziele gegenüber dem Flugverkehr zu erreichen und Regionen in Europa nachhaltig zu unterstützen. Der Ausschluss ganzer Altersgruppen von dieser Form des Reisens trägt hingegen nicht zur Erreichung der Klimaziele bei.
2. **Die Umstellung auf alternative Antriebe ist nicht vom Führerschein abhängig**: Die Umstellung auf alternativ angetriebene Fahrzeuge wird nicht durch die Führerscheingesetzgebung entscheidend gefördert, sondern durch den technologischen Fortschrittswillen der Basisfahrzeughersteller und die Nachfrage auf dem Markt. Die Industrie bekennt sich zu den Zielen der EU für den Ausbau alternativer Antriebe, braucht aber auch Unterstützung, um diesen Wandel vollziehen zu können.
3. **Gewicht ist kein Luxusproblem**: Die Basisfahrzeuge von Wohnmobilen sind in den letzten Jahren aufgrund von Sicherheits- und Umweltausstattungen schwerer geworden (das Basisfahrzeuggewicht erhöhte sich in 20 Jahren um 350 kg), was größtenteils durch EU-Recht vorgeschrieben ist. Die moderate Erhöhung auf 4,25 t ist nicht wegen der anstehenden Umstellung der Antriebssysteme notwendig, sondern für alle Fahrzeuge
4. **Wohnmobile sind sichere und langlebige Fahrzeuge**: Die vorgeschlagene Gewichtsbeschränkung wird zunehmend dafür sorgen, dass künftige Camper nicht mehr über den Erwerb von gebrauchten Wohnmobilen in den Caravaning-Lifestyle einsteigen können und damit ein niedrigschwelliger Zugang zum Umstieg auf ältere und damit günstigere Gebrauchtfahrzeuge entfällt. Caravaning darf nicht zum Luxusgut werden, auch aus Gründen der Nachhaltigkeit.
5. **Die Gewichtsgrenze stellt eine massive Ungleichbehandlung verschiedener Altersgruppen dar (Mitgliedstaaten mit angestammten Rechten: Frankreich, Deutschland, Schweden**): Was ist der Unterschied in der Fahrtauglichkeit zwischen einem 42-Jährigen (Jahrgang 1981 in Deutschland) und einem 43-Jährigen (Jahrgang 1980 in Deutschland)? Es gibt keinen, außer dass der 43-Jährige Fahrzeuge bis zu einem Gesamtgewicht von 7,5 t fahren darf und jüngere Menschen von einer umweltfreundlichen Art des Reisens ausgeschlossen werden.
6. **Die Unterschiede in den Fahranforderungen zwischen 3,5 t und 4,25 t** sind kaum nennenswert: Die Unfallzahlen sind extrem niedrig und rechtfertigen keine unterschiedliche Behandlung.

Unser Angebot: Partnerschaft für Nachhaltigkeit

Die Caravaning-Nutzer/Verbraucher bieten eine Partnerschaft für Nachhaltigkeit an. Es gibt große Herausforderungen in der Antriebsbranche. Um sie zu lösen, brauchen Industrie und Verbraucher gute und verlässliche Rahmenbedingungen. Ein Fahrerlaubnisrecht, das diesen Herausforderungen Rechnung trägt, ist unverzichtbar: **Das bedeutet eine moderate Anhebung auf 4,25 t für alle Fahrzeuge, um möglichst vielen Menschen den Zugang**

zu einer nachhaltigen Fortbewegungsart zu ermöglichen, so wie es ein EU-Mitgliedsstaat getan hat, nämlich Portugal, wo seit 2016 die Gewichtsgrenze 4,25 t für Freizeitfahrzeuge beträgt. Mit diesem Vorschlag wird Diskriminierung vermieden und sichergestellt, dass alle europäischen Bürger mit einem Führerschein der Klasse B in allen europäischen Mitgliedstaaten dieselbe Fahrzeugklasse fahren können.

Schlussendlich: Wohnmobile von 3,5 t und 4,25 t haben fast identische Abmessungen.
Der Hauptunterschied ist ein leicht verändertes Fahrgestell (verstärkte Bremsen und Federung).

.

Heute	3.5 t B-Führerschein	4.25 t C1 Führerschein
COM Voschlag	3.5 t alle Fahrzeuge	4.25 t Fahrzeuge mit alternativem Kraftstoffantrieb
FICC Vorschlag	**“**3.5 t = **4.25 t**” Der B Führerschein bis zu 4,25 t muss für alle Fahrzeuge zugänglich sein	

F.I.C.C Sekretariat
rue Belliard 20, bte 15
B- 1040 Bruxelles/Belgien
Tel: 00.32 2 513.87 82
Fax : 00.32 2 513 87 83
Email : info@ficc.org
Website : www.ficc.org