





# Van-Life

Unter „Van-Life“ verstehen wir ein Phänomen, das in den letzten Jahren, speziell seit der Corona-Pandemie, immer häufiger zu sehen ist, aber eigentlich schon jahrzehntealt ist: nämlich das eigene Auto als „Basislager“ für Bergtouren zu verwenden. Ob es dabei ein Wohnmobil mit Küche, WC und vier Betten ist oder ein Kombi mit Isomatte auf der umgeklappten Rückbank, spielt dabei keine Rolle.

Wir nähern uns diesem Phänomen über ein Interview mit einem Paar, das Van-Life schon seit 2016 beruflich durchzieht und auch die Schattenseiten des Lebens im Bus kennt. Wir haben uns im bayerischen Oberland umgehört, wie man dort auf den Bus-Boom reagiert, haben ehren- und hauptamtliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vom Alpenverein München & Oberland um ihre Meinung zu Van-Life gebeten und die Klischees vom Van-Life in einer Typologie aufs Korn genommen. Zu guter Letzt schildert uns Ex-Oberland-Vorstand Dr. Walter Treibel seine Erkenntnisse und Erlebnisse aus über vier Jahrzehnten Van-Life in allen Winkeln der Erde.







## „Wir suchen immer noch.“

---

2016 kündigten **Katharina Lanz** und **Paul Hübner** ihre Jobs und Wohnungen, zogen als Pärchen im Bus zusammen, um von dort aus als **Vannomaden** zu arbeiten. Sechs Jahre später sind sie immer noch auf Achse – und schildern die Höhen und Tiefen im Van-Life, das nicht nur im Urlaubsmodus, sondern als radikaler Lebensstil betrieben wird.

Interview: Nadine Regel, Fotos: Vannomaden



← Gefährt und Gefährte: „Bjørn“ ist das Transportmittel, der Arbeitsplatz und das Zuhause von Katharina, Paul und Hund Tio.

*2016 habt ihr entschieden, alles zu verkaufen, euren Lebensmittel-punkt und Arbeitsplatz in den Van zu verlagern und durch Europa zu tingeln. Wie geht es euch heute mit der Entscheidung?*

**Paul:** Wir empfehlen keinem, alles aufzugeben. In den ersten drei Jahren haben wir gemerkt, dass uns ein Platz fehlt, an dem wir Kraft tanken können. Van-Life kann auch total anstrengend sein. Wenn man in den Urlaub fährt, hat man einen Spannungsbogen. Vorfreude, Aufregung, Erlebnisse, Abschied. Zu Hause hat man dann Zeit, den Urlaub zu reflektieren. Aber genau das fehlt uns beim Van-Life. Einfach mal ein paar Tage die Füße hochlegen, Filme schauen, Wäsche waschen, sowas hatten wir nie. Wir haben uns keine Ruhe gegönnt, weil wir immer dachten, dass wir unsere Zeit nutzen müssen.

**Kathi:** Es tut auch mal gut, an einem Ort zu sein, eine Basis zu haben. Aktuell sind wir im Allgäu. Das Van-Life vorher war super aufregend. Wir waren immer im halben Urlaubsmodus, wollten entdecken und erobern, andererseits mussten wir auch arbeiten, von A nach B fahren und unseren Alltag organisieren. Wir sind anfangs sehr rastlos gereist.

*Ihr habt euch damals auch beruflich neu orientiert. Wie war das mit dem Van-Life vereinbar?*

**Paul:** Kathi hat in der Kreativbranche in Stuttgart gearbeitet und ich war zuletzt Geschäftsführer in einem kleinen Betrieb. Wir haben beide zu viel gearbeitet und wollten ausbrechen. Die Idee mit dem Van kam dann spontan. Nach einem halben Jahr Vorbereitung ging es los. Auf unseren Reisen wollen wir auch unseren Platz in der Welt finden. Wir suchen immer noch.

**Kathi:** Wichtig war uns damals, dass wir auf unseren Talenten aufbauen. Wir haben uns zusammen hingesezt und einen



← Was braucht es noch? Paul beim Ausmisten vor dem Umzug in den Van.

↓ Der Bus als Büro: Im Vollzeit-Van-Life vermischen sich Arbeit und Freizeit.



*„Wir sind anfangs sehr rastlos gereist.“ – Kathi*

Plan ausgearbeitet. Am Ende ist ein Kreativbüro auf Rädern daraus geworden. Paul berät inzwischen im Bereich Digitalisierung und ich mache Design und Konzeption.

*Und wie sieht euer Alltag im Van aus?*

**Paul:** Wir haben nicht mehr die klassische Fünf-Tage-Woche. Ich habe mir angewöhnt, ultrafrüh aufzustehen und von fünf bis elf am Rechner zu sitzen. Das mache ich fast jeden Tag so. Den Rest des Tages habe ich dann manchmal frei. Natürlich ist es herausfordernd, alles hinzubekommen. Wir hatten schon Zeiten, in denen wir Konzeptbesprechungen mit dem Kunden vom Lift aus gemacht haben.

**Kathi:** Einmal hatten wir sogar einen Kundentermin auf einer Hütte. Wir haben uns spontan auf einen Kaiserschmarrn getroffen, weil der Kunde gerade in der Gegend Urlaub gemacht hat. Grundsätzlich sollen unsere Kunden aber nicht dadurch abgelenkt werden, dass wir unterwegs sind, wir freuen uns aber immer, sie teilhaben zu lassen.

*Blickt man heute auf den Van-Life-Trend, wart ihr 2016 noch relativ früh dran. Wie beobachtet ihr die Entwicklung heute?*

**Kathi:** Am Anfang gab es nur eine Handvoll Leute, die mit uns gestartet sind. Das war ein bunt gewürfelter Haufen aus Architekten, Kfz-Mechanikern und Ton-technikern. Jetzt beobachten wir, dass sich alle Leute gegenseitig kopieren. Der Van ist nur mehr Mittel zum Zweck. Viele sind Blogger oder Coaches, die von der Vermarktung ihres Van-Lifes leben. Das war früher individueller.

**Paul:** An sich ist es aber gut, dass es normal geworden ist. Das hat für mich auch politische Gründe. Als wir losgefahren sind, sind die rechten Parteien groß geworden. Für uns war es damals wichtig, ein Zeichen für Europa zu setzen: Schaut mal, wir können uns hier frei bewegen, es gibt keine Grenzkontrollen, man muss kein Geld tauschen. Wir wollten eine Bewegung starten und ich finde, das haben wir auch geschafft. Nun ist es schön zu sehen, dass das viele nutzen und den interkulturellen Austausch suchen.

*Wie nachhaltig ist euer Lebensstil?*

**Kathi:** Mit gewissen Ressourcen geht man viel schonender um. Schon allein aus Platzgründen hat man weniger Sachen. Im Van lebt man also automatisch Minimalismus. Auch mit Wasser gehen wir viel sparsamer um. Wir haben einen 100-Liter-Was-

## „Wir haben auch mal getrennt Urlaub vom Van-Life gemacht.“ – Paul



↑

Happy Van-Life: „Im Van lebt man automatisch Minimalismus.“

sertank und wissen genau, wie lange der reicht, wie oft wir damit duschen, kochen und abspülen können.

**Paul:** Wenn ich überlege, wie viele Lichter in Wohnungen brennen. Bei uns im Bus brauchen wir viel weniger Licht, und das wird durchs Fahren wieder aufgeladen. Wir heizen natürlich auch einen viel kleineren Raum. Aber klar, wir zahlen auch einen Preis dafür: Wir haben weniger Komfort.

**Und wenn ihr euch die Kosten anschaut: Ist es günstiger, im Bus zu leben, als in einer Stadt wie zum Beispiel München?**

**Kathi:** Das hängt davon ab, wie viel Luxus man sich im Van gibt. Wir stehen zum Beispiel oft auf bezahlten Plätzen, dafür sparen wir uns aber die Wohnungsmiete ein. Und wir kochen viel im Van, kaufen aber die Lebensmittel immer regional in den Ländern, in denen wir unterwegs sind.

**Paul:** Wir kalkulieren mit 1000 Euro pro Person im Monat inklusive allem, also auch Krankenversicherungen. Aber das ist natürlich ein Durchschnittswert. In Norwegen ist zum Beispiel alles teurer, dafür spart man dann in Slowenien wieder Geld.

**Welchen Bus fahrt ihr?**

**Paul:** Wir fahren immer noch denselben Citroën Jumper Pössl wie am Anfang. Er ist fast wie ein Familienmitglied für uns. Den Bus haben wir damals schon ausgebaut gekauft und ihn zusätzlich als mobiles Büro umgerüstet. Das heißt, wir haben noch Lithium-Ionen-Batterien und einen Stromwandler für unseren autarken Stromkreislauf eingebaut, über den wir unsere Laptops laden können. Und natürlich das Thema Internet unterwegs gelöst. Demnächst wollen wir uns eine Dieselstandheizung anschaffen. Im Winter waren wir bei minus 35 Grad in Finnland. Das war einfach zu kalt, eine Gasflasche hat nur einen Tag gereicht!

**Jetzt die Preisfrage: Wie läuft das mit eurer Beziehung, wenn ihr quasi permanent zusammen seid?**

**Kathi:** Das ist schon eine große Herausforderung, zumal wir auch zusammenarbeiten und unsere Hobbys teilen und 24/7 zusammen sind. Man kann ja nicht mit den Türen knallen und verschwinden. Am Ende muss man gemeinsam in der kleinen Koje hinten schlafen. Mit der Zeit haben wir aber unsere Themen geklärt und sind ein eingeschworenes Team geworden.

**Paul:** Wir haben auch mal getrennt Urlaub vom Van-Life gemacht. Also einer ist weggefahren, der andere blieb im Van. Aber in den ersten Jahren war es teilweise schon sehr hart. Wir haben viele Herausforderungen für die Beziehung gemeistert und sind manchmal wie ein altes Ehepaar. Seit vier Jahren reisen wir auch mit einem Hund, unserem Husky Tio, und bald sind wir zu viert, da kommt das nächste Abenteuer: Kathi ist schwanger und wir freuen uns auf den Zuwachs!

**Glückwunsch! Was ratet ihr anderen Pärchen, wie sie ein gemeinsames Van-Life angehen sollten?**

**Paul:** Bei uns war das damals schon besonders, weil wir davor nicht zusammengelebt haben und quasi im Bus zusammengezogen sind. Wir haben einen Vertrag gemacht, in dem wir geregelt haben, was nach einer möglichen Trennung mit dem Van und dem Unternehmen passiert. Auf dieser Grundlage sind wir immer ehrlich zusammengeblieben und nicht, weil uns die Situation dazu gezwungen hat. Das ist unser Erfolgsrezept, weil es viel Druck rausnimmt.

**Kathi:** Die Idee zum Vertrag kam von Paul, dem Strategen in der Beziehung. Mittlerweile finde ich es aber auch gut.

**Wie stellt ihr euch jetzt eure Zukunft zu viert vor?**

**Kathi:** Gerade sind wir im Allgäu in der Nähe unserer Familien. Die letzten Monate bis zur Geburt und die Zeit danach möchten wir hier verbringen, dann auf jeden Fall wieder auf Entdeckungstour mit Hund und Kind gehen.

**Paul:** Wir werden auch unseren Bus bald wieder aufrüsten: Wir wollen ein Aufstelldach, damit wir etwas mehr Platz haben. Auch mit Kind werden wir weiter mit dem Van in Europa unterwegs sein. ☺

ZU DEN PERSONEN



**Katharina Lanz und Paul Hübner**

Seit dem 8. Juli 2016 leben Katharina Lanz und Paul Hübner in ihrem Van namens Björn, in dem sich auch das Büro für ihre Jobs in der Kreativ- und Digitalbranche befindet. Auf der Website [vannomaden.de](http://vannomaden.de) geben sie Einblick in ihre Arbeit, ihren Bus und ihre Reiseroute.



# Die Rechnung bitte

Van-Life liegt im Trend. Zahlen, Daten und Fakten, Werte, Kosten und Preise rund um das Thema Camping und Wohnmobile.

Recherche: Hannah MacLeod, Thomas Ebert

## Kaufen und zulassen

144 bis 440 EUR

beträgt die jährliche Kfz-Steuer für Wohnmobile, abhängig vom Gewicht des Fahrzeugs. Voraussetzung ist die beste Schadstoffklasse „S6“ – bei Wohnmobilen der schlechtesten Schadstoffklasse S1 können bis zu 745 EUR fällig werden.

Quelle: ADAC

45 400 EUR

war im April 2021 der Durchschnittspreis für ein gebrauchtes Wohnmobil auf dem Verkaufsportale mobile.de. 2017 lag der Durchschnittspreis noch bei 33.700 Euro.

Quelle: automobilwoche.de

50.000 - 70.000 EUR

Geschätzter Einstiegspreis des ID Buzz (je nach Ausstattung), der im Sommer 2022 das elektrische Erbe der allseits bekannten T-Busse von VW antreten soll. Die elektrische Variante des California-Campers schätzt die SZ nochmals deutlich höher.

Quelle: Süddeutsche Zeitung

82.017

neu zugelassene „Reisemobile“ zählte Statista im Jahr 2021. 2020 waren es 78.175, 2019 55.040, 2013 24.809. Bei den Caravans wurde 2021 der stark ansteigende Trend gebrochen – wegen Lieferengpässen gab es einen Zulassungsrückgang gegenüber 2020 von 15,2 Prozent.

Quelle: womosuche.de

62,9

Prozent mehr Neuzulassungen zählte das Neuzulassungsbarometer des Kraftfahrt-Bundesamtes von 2021 auf 2022 im Bereich Mini-Vans. Bei Wohnmobilen waren es immerhin 20 Prozent mehr.

Quelle: vantopia

2,2 Mio EUR

kostet die Premiumvariante des Wohnmobils „eleMMent PALAZZO“. Pro Jahr werden fünf Stück hergestellt. Der Einstiegspreis beträgt 750.000 EUR.

Quelle: campanda.de

## Mieten und umbauen

11.531

Campingbusse, Kastenwagen, Alkoven, Teil- und Vollintegrierte standen im April 2022 auf dem Portal paulcamper.de zur Verfügung. Das Portal vermittelt Mieter und Vermieter von Wohnmobilen und Campervans.

10.500 EUR

verdient laut paulcamper.de, wer seinen Kastenwagen für zehn Wochen im Jahr vermietet.

65 EUR

pro Nacht ist auf dem Portal roadsurfer.com der Einstiegspreis für eine Campervan-Miete. Hinzu kommen eine einmalige Servicepauschale von 99 EUR sowie eine Kautions von 800 EUR. Wer einen Hund mitnehmen will, muss eine Hundepauschale von 79 EUR investieren.

Quelle: roadsurfer.com, Stand April 2022

15.000 EUR

betragen grob die Kosten für den Umbau eines typischen Minivans (z. B. Citroën Berlingo, VW Caddy, Opel Combo) samt Bett und Küche beim Anbieter alpincamper.de (mehr auf S. 55)

## Van-Life in den Medien

94 626

Menschen folgen der Van-Life-Familie @pinepins aus dem Schwarzwald.

43 500

Menschen haben den Kanal „vanilla icedream“ auf YouTube abonniert, der sich professionellem Van-Life widmet.

46 500

Exemplare beträgt die Auflagenhöhe des 2014 gegründeten Magazins „Camper Vans“ aus dem Verlag DoldeMedien.

85 000

Exemplare beträgt die Auflagenhöhe des 2021 gegründeten Van-Life-Magazins „Einfach los“ aus dem Burda Verlag.

## Umweltbilanz

15,2 - 18,6

Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente betragen die Treibhausgasemissionen für die Herstellung und Entsorgung eines Wohnmobils bzw. Kastenwagens.

Quelle: IFEU-Institut: Klimabilanz von Reisen mit Reisemobilen, Studie von 2020

10

Prozent effizienter sind Kastenwagen im Vergleich zu teilentegrierten und vollintegrierten Wohnmobilen sowie Caravans (Wohnanhänger).

Quelle: IFEU-Institut: Klimabilanz von Reisen mit Reisemobilen, Studie von 2020

273 g/km

beträgt laut Angaben von ADAC Ecotest die CO<sub>2</sub>-Bilanz des VW T6.1 Multivan 2.0 TDI BMT mit Allradantrieb – mehr als bei Fahrzeugen wie dem Audi Q5 oder einem Mercedes S 500. Der Verbrauch liegt laut ADAC Ecotest bei 8,6 Liter Diesel auf 100 km. Die Herstellerangaben liegen bei 189 g/km CO<sub>2</sub>-Ausstoß bzw. 7,2 Liter Verbrauch auf 100 km.

Quelle: ADAC Ecotest 2021

9868 km

pro Jahr beträgt die durchschnittliche Fahrleistung von Reisemobilen in Deutschland, die Erhebung fand 2017 statt.

Quelle: IFEU-Institut: Klimabilanz von Reisen mit Reisemobilen, Studie von 2020

## Rund um den Stellplatz

88 Cent

investierte Kletterstar Alex Honnold laut eigener Aussage im Durchschnitt für ein Abendessen, als er im Auto lebte.

10 EUR

kostet eine Nacht am neu eingerichteten Nachtparkplatz in Einsiedl am Walchensee. Maximal drei Nächte am Stück sind möglich, Strom und Frischwasser kosten je 1 EUR (1 Kilowattstunde bzw. 70 Liter).

36,96 EUR

kostet im Durchschnitt eine Nacht auf einem der 421 Campingplätze in Bayern.

Quelle: PinCamp

220 EUR

Bußgeld drohen, wenn man in Tirol außerhalb von Campingplätzen über Nacht mit dem Auto campiert. Kommen Verstöße gegen das Abfallwirtschafts-, das Naturschutz- und das Feldschutzgesetz hinzu, sind Strafen im hohen dreistelligen oder sogar vierstelligen Bereich fällig.

Quelle: ÖAMTC

6 Mio

Mal wurde die App „Park4Night“ laut Firmenangabe für iOS und Android heruntergeladen. In der App können Stellplatztips geteilt werden – Stand April 2022 waren das weltweit 221.886 Orte.





# Sag mir, was du fährst, und ich sag dir, wer du bist!

Sobald die Temperaturen steigen, schwärmen sie aus: Mit ihrem Camper erscheinen sie an Bergseen, verbotenen Parkplätzen, an Influencer-Hotspots. Für sie ist #Van-Life kein Hype, sondern ein Lebensstil. Das sind aber auch die einzigen Gemeinsamkeiten: So vielfältig wie ihr Gefährt, so vielfältig sind ihre Persönlichkeiten.

## Eine Typologie

Text: Rabea Zühlke, Gregor Arndt, Thomas Ebert



## Henri & Sophie, Anfang 30, München Schlachthofviertel



Mit dem semi-professionellen Innenausbau ihres Mini-Campers hat sich das Münchner Paar den Van-Life-Traum auf fünf Metern verwirklicht. Auch Henri hat angepackt und den Traumfänger am Rückspiegel montiert. Unter der Woche klatschen sie wohlwollend Künstlern im Giesinger Kulturcafé „Gans Woanders“ zu, am Wochenende geht's nach Riva zum Biken – dabei fällt auf, dass die Canyon-Fullys gar nicht in den Combo passen. Macht nix, lässt sich Sophie eben von den Eltern einen Thule-Heckträger schenken, sie hat ja in acht Monaten Geburtstag. Die solarbetriebene Lichterkette, die selbst genähten Vorhänge und der Bettbezug im Pressblumendesign von Urban Outfitters verzaubern ihren Camper in eine liebevolle Wohlfühloase. Das bittere Erwachen kommt nach drei Schlechtwettertagen: Das „superpraktische“, ausziehbare Küchenmodul ist bei Regen untauglich, die Decathlon-Solardusche bleibt eiskalt, und der letzte Rest Van-Life-Romantik wird jeden Sonntagabend bei der Parkplatzsuche aufgebraucht – für den Tiefgaragenstellplatz hat das spärliche Projektmanager-Gehalt in der hippen Werbeagentur leider nicht mehr gereicht.

*So trinken sie ihren Kaffee:* aus der French Press

*Lieblingstour:* Überschreitung Herzogstand-Heimgarten

*Lieblingsfilm:* Expedition Happiness (PS: das Super-Paar aus der Doku ist mittlerweile getrennt)

## Zoey, 41 Jahre alt, Wargau



Easy going und so ...! Ihr Van unterstreicht ihren Lifestyle: locker drauf, irgendwie auch kultig. Im Gegensatz zu neuen T-Modellen schätzt sie ihren „richtigen Bulli“. Grüßt ein T6-Fahrer, wird verächtlich weggeschaut. „Open minded“ ist sie natürlich trotzdem: Als Achtsamkeits-Coach und Mitglied einer polyamorösen Bauernhof-WG liebt sie offene Gespräche und multikulturelles Gewusel. Mit 15 km/h den Pass hochschleichen, macht ihr nichts aus – Zeit ist absolut keine Mangelware. Dass die Schlösser nicht mehr funktionieren, stört ebenso wenig: Weit weg bewegt sie sich in ihren Wollsocken sowieso nie von ihrem Baby! Illegal wie die mitreisenden Substanzen sind auch die bevorzugten Stellplätze. Klopft ein Carabinieri mit saftiger Bußgeldstrafe ans Fenster, ist die Enttäuschung über die fehlende Nächstenliebe groß. Trost spendet ihr vierbeiniger, spanischer Begleiter, mit dem sie vom Bett bis zu den Flöhen ohnehin alles teilt.

*So trinkt sie ihren Kaffee:* Seit sie selbstständig ist, trinkt Zoey nur noch Matcha-Tee.

*Lieblingstour:* Ge(h)zeiten Besinnungsweg Nesselwang

*Lieblingsfilm:* Vicky Cristina Barcelona



## Michael, 53 Jahre alt, München Lehel



Im Zelt schlafen ist nicht so sein Ding – den coolen Outdoor-Lifestyle schreibt er sich trotzdem gerne auf die Fahne. Am Peak-Performance-Cap baumelt noch das Hangtag, der Napapijri-Parka riecht wie neu und seinen T7 („Plug-in-Hybrid, da kann die Greta nicht meckern, höhö“) hat er als Erstkunde bei Schweiger in Reutte abgeholt. Am Heck signalisieren die drei Lettern „TDI“, dass er keinem Ampelsprint mit BMW Fahrern aus dem Weg geht. Der Plansee (Kurvenjagd!) ist sein „place to be“, hier erholt er sich von seiner 70-Stunden-Woche. Gipfel kennt er keine, warum auch, zum Angeben am Montag zieht man sich halt was von Insta. Seit drei Minuten sind über die Apple Watch 7 keine Mails reingekommen, das Van-Life-Idyll scheint perfekt. Strafzettel sind „Peanuts“ bei sechsstelligem Nettogehalt, richtig ärgerlich ist dagegen der ständige Dreck. Darum liegen der lackschonende Silikon-Handfeger und das Sonax-Lederpflegeset immer griffbereit.

*So trinkt er seinen Kaffee:* „ganz simpel aus dem Filter“ (aber nur mit 96 Grad Brühtemperatur und handgerösteten Kopi-Luwak-Bohnen)

*Lieblingstour:* Neureuth, Tegernsee

*Lieblingsfilm:* The Wolf of Wall Street





## Klaus und Renate, Mitte 70, Isarwinkel

Damals sind sie mit ihrem Zelt und dem vollgepackten Käfer durch Jugoslawien von Panne zu Panne gezuckelt. Ohne GPS, ohne Handy, „das könnt ihr euch gar nicht mehr vorstellen!“. 40 Jahre später interessieren sich ihre Kinder weder für die Jugoslawien-Dias noch für den Käfer – wohl aber für den Hymer ML-T, mit dem die Frührentner nochmal angreifen: voll ausgestattet mit Dusch-Toilette, Allrad, drehbarem „Captain Chair“ und einer Stehhöhe von rund zwei Metern, denn Renates Rücken zwick, wenn’s nasskalt wird. Für die Winterflucht geht’s nach Sardinien, im Sommer ans Nordkap, in der Zwischensaison in die Toskana – im Familienchat auf WhatsApp landen inzwischen mehr Bilder von Wildblumen als von den Enkeln im Sandkasten. Zeit zum Lesen unter der Markise bleibt trotz des ständigen „Urlaubs“ jedoch immer noch keine: Die Bucket List ist dank Zeit und Geld deutlich länger als die vom Nachwuchs. Wegen ihrer Reise-Torschlusspanik („einmal noch Australien!“) droht nun sogar das erste getrennte Weihnachtsfest seit 1982.

*So trinken sie ihren Kaffee:* aus dem integrierten Vollautomaten

*Lieblingstour:* Sonntraten

*Lieblingsfilm:* Die große Liebe meines Lebens (mit Cary Grant, 1957)

## Roland „Rambo“, 38, braucht keinen Wohnsitz

Statussymbole interessieren ihn nicht. Freiheit ist der wahre Luxus! Seine größte Investition: der Innenausbau seines Ducatos, in dem er das ganze Jahr über wohnt. Dank handwerklicher Begabung sind die Wände fachmännisch isoliert, die Deckenverkleidung ist aus Multiplexplatten geschreinert. Standheizung und Expeditionsschlafsack schützen vor Kälte, die nicht-vorhandenen Fenster im Laderaum vor der Polizei. Getarnt als Transporter steht er nämlich überall! Seine Reiseroute (genauso wie seine politische Grundeinstellung) lässt sich anhand der Heckscheiben-Aufkleber („FCK AFD“) rekonstruieren. Ordnung ist egal, außer es geht ums Equipment: Vom Keil bis zum Friend, vom Einfach- bis zum Statikseil hat jedes Teil wie im Fachhandel seinen Platz. Dass die Unterhosen auf dem Boden liegen, die Rab-Daunenjacke mehr aus Tape statt Daune besteht oder im multifunktionalen Plastikbecher Weinreste der letzten drei Jahre angetrocknet sind, ist letztlich normal, da nach der Tour erst mal sieben Stunden über den miesen Untergriff in der Crux diskutiert werden muss, ehe man ihn großspurig auf 8a.nu abwertet.

*So trinkt er seinen Kaffee:* aus der Bialetti

*Lieblingstour:* „Rainer/Aschenbrenner“ (VII, E2, 400 m), Schlüsselkar-Südwand

*Lieblingsfilm:* Dosage Vol. 1-5 (noch von Napster gerippt)

## Paul, Mia und Fynn, Anfang 20, Weihenstephan

Die durchgetakteten Bachelor-Studiengänge Bioinformatik (Mia), Landschaftsplanung (Fynn) und Gender Studies (Paul) lassen kaum Zeit für einen Werkstudenten-Job. Was nach der Post-Abi-Weltreise noch übrig ist, fressen die Münchner Mieten auf. No prob, der letzte Zwischenmieter hat eh seine Tourenski im Kellerabteil vergessen – und obwohl Fynn bei jedem Linksschwung aus der Silvretta-400-Bindung fliegt, haken die drei Student\*innen eine Skitour nach der anderen ab, die sie aus Opas altem Sellrain-Führer abfotografiert haben. Von einem Camper fangen die drei gar nicht an zu träumen. Warum auch? Wenn alle auf der Seite liegen, klappt’s auch im Kombi-Kofferraum. Und da es im Auto latent nach billigem Gin Tonic vom MPreis riecht, dienen ihre nächtlichen Stopps glaubhaft der Wiederherstellung der Fahrtüchtigkeit. Trotzdem plagt Mia bei jeder Rückfahrt über den Zirler Berg das grüne Gewissen, weshalb der Octavia nächsten Sommer (mit entsprechendem Aufpreis) gegen E-Bikes eingetauscht werden soll – another world is possible!

*So trinken sie ihren Kaffee:* wasserlöslicher Instant-Kaffee

*Lieblingstour:* Zwieselbacher Rosskogel

*Lieblingsfilm:* Into the wild





# Grenzen des Wachstums



Foto: Imagebroker / Bildverlag Bahn Müller

↑ Am Parkplatz der Wankbahn bei Garmisch-Partenkirchen wurden Stellplätze für 110 Wohnmobile eingerichtet, eine Nacht kostet 15 Euro.

Bayerische Kommunen sehen sich vom Trend zum Camping vermehrt unter Druck gesetzt. Die Suche nach Lösungen gleicht einer Gratwanderung zwischen Naturschutz und Willkommenskultur. Ein Stimmungsbild von dort, wo es die meisten Wohnmobile hinzieht: ins südliche Oberbayern.

Text: Ute Watzl



Foto: picture alliance / Tobias Steinauerhahn Müller

↑ Immer mehr Parkplätze werden bewirtschaftet. Das Übernachten ist oft nur noch auf speziellen Nachtstellplätzen möglich.

Wenn Anspruch und Wirklichkeit auseinanderklaffen, dann sieht das zum Beispiel so aus: Statt mit dem Bulli direkt am Seeufer und allein unterm Sternenfirnament zu parken, stößt der Camper in Bayerns beliebten Urlaubsregionen auf ausgebuchte Campingplätze, streng kontrollierte Nachtparkverbote und schließlich auf Dutzende andere Wohnmobilstellen, mit denen er am Ortsrand auf einem frisch hingeklatschten Nachtstellplatz den Asphalt genießt. Spontan, flexibel, naturnah und frei ist Camping hierzulande spätestens seit dem ersten Corona-Lockdown nicht mehr. Wenn Campingplätze von Anfragen überrannt werden und Monate im Voraus ausgebucht sind, dann bleibt die geliebte Flexibilität auf der Strecke, ebenso wie der Wunsch nach Ruhe und Abgeschiedenheit. War der Trend zum Caravaning und Camping schon vor Beginn der Pandemie spürbar, so nahm er danach so richtig Fahrt auf. Der Umsatz der Caravaning-Branche in Deutschland stieg im vergangenen Jahr um 12,1 Prozent und brachte das achte Jahr in Folge ein neues Rekordergebnis. In dieser Zeit haben sich die Erlöse nahezu verdreifacht.

Ob diese Entwicklung mit dem Ende der meisten Coronamaßnahmen anhält,

darüber lässt sich nur spekulieren. Aber die Wohnmobile sind bestellt, gekauft und ausgeliefert, sie wollen genutzt werden. Die eine oder andere oberbayerische Kommune erwischte der Boom einigermaßen unvorbereitet, was stellenweise für Ärger unter Anwohnern und Naturschützern sorgte, weil Camper vermehrt mit ihren Wohnmobilen und Vans auf freie Parkplätze in Wohngebieten oder gleich in Wald und Wiesen auswichen. Thomas Holz, Bürgermeister der Gemeinde Kochel am See, war dieser Wildwuchs schon seit Jahren ein Dorn im Auge: „Es sind immer mehr Wohnmobilstellen geworden und immer öfter standen sie verbotenerweise mitten in der Natur“, so seine Beobachtung. Dort hätten sie nicht nur Müll hinterlassen, sondern durchaus auch mal Bordtoiletten ausgeleert. Mit Corona nahm das Problem der Wildcamper zu. Weil die drei Campingplätze der Region am Walchen und Kochelsee schnell ausgebucht sind und das Nachtparken auf den Wanderparkplätzen durch das neue Parkkonzept der Kommune grundsätzlich nicht mehr erlaubt ist, klafft eine große Lücke zwischen Angebot und Nachfrage. „Wir brauchen einen attraktiven Stellplatz“, so Holz. Nicht nur für Wohnwagen und -mobile, sondern auch für diejenigen, die außer ein paar Quadrat-

metern gar keine Infrastruktur wünschen, wie Daniel Weickel von Tourismus Zwei-Seen-Land hinzufügt: „Um das ausufernde Freecamping einzudämmen, müssen wir den Gästen einen offiziellen Platz anbieten können. Auch wenn das die sogenannten Freecamper oft nicht mögen.“

## Es fehlt an Fläche

Solch ein Wohnmobilstellplatz soll nun am Kochelseeufer nahe der großen „Kristalltherme“ in Kochel am See entstehen, und zwar im Großformat: 91 Stellplätze für Wohnmobile soll er hergeben. Von „Wohnmobilhafen“ wird in solchen Fällen gern gesprochen. Ist es das, was Camper suchen? „Wenn man sieht, wie viele Wohnmobile im Sommer durch unsere Region fahren, erscheint der geplante Stellplatz nicht zu groß geraten“, meint Bürgermeister Holz. Für ihn ist der Stellplatz eine Investition in die Zukunft, denn er glaubt, dass der Trend anhalten wird. Der Druck auf die Kommunen, dem Stellplatzmangel Herr zu werden, jedenfalls steigt. Mancherorts kommt man mit neuen Nacht- und Wohnmobilstellplätzen oder gar Campingplätzen kaum hinterher, was mitunter an den Baugenehmigungsverfahren und Umweltauflagen





Foto: iMag, Broker / Wertz Wolf

„Die Menschen haben diese Fahrzeuge und wollen damit bei uns Urlaub machen. Wenn wir da keine Angebote schaffen, wird das wilde Campen Programm.“

– Josef Niedermaier, Landrat Bad Tölz-Wolfratshausen

↑ Auch außerhalb der Alpen, wie hier bei Nürnberg, entstehen neue Nachtstellplätze – für Radler mit Zelt nicht immer attraktiv.

liegt. Im neuen Kochler Wohnmobilhafen werden deswegen erst im nächsten Sommer die ersten Camper ankern können.

Etwas weiter östlich könne auch die Region Schliersee und Tegernsee durchaus einen weiteren Campingplatz vertragen, sagt Thorsten Schär vom Tourismusverband Alpenregion Tegernsee Schliersee. „Uns fehlen aber die Flächen.“ Auch die bestehenden Campingplätze könnten räumlich kaum erweitert werden. Dafür soll der verfallene Campingplatz Glockenalm im Leitzachtal nun reanimiert und deutlich vergrößert werden. Der neue Betreiber führt derzeit letzte Gespräche mit den Naturschutzbehörden. Schon genehmigt, weil diesbezüglich unkomplizierter, sind die 28 Wohnmobilstellplätze ganz in der Nähe, die der Landwirt vom Ziegenhof in Fischbachau einrichten möchte. Bis zum Sommer soll die Einrichtung der Anlage über die Bühne gehen.

Nicht nur in der Alpenregion Tegernsee Schliersee ist man um jede zusätzliche Stellfläche dankbar. Die Bereitschaft bei Kommunen und Tourismusverbänden, Lösungen für den steigenden Campingtourismus zu finden, ist bayernweit groß.

Wer klug ist, lässt sich auf diese neuen Gäste ein, macht das Segment doch einen wachsenden Anteil an der Tourismusindustrie aus. Selbst auf Landesebene sah man Handlungsbedarf. Im August vergangenen Jahres veröffentlichte das bayerische Bau- und Landwirtschaftsministerium eine Bekanntmachung, wonach auch Stellplätze für Wohnmobile an Bauernhöfen begrenzt und unter Auflagen legalisiert werden.

Nicht jeder ist darüber glücklich. Dr. Andreas Wüstefeld von Tölzer Land Tourismus zum Beispiel sagt: „Ich als Touristiker sehe das mit Sorge um unser schönes Landschaftsbild. Auch unsere Baukultur ist etwas, womit wir uns ganz deutlich gegenüber Tirol absetzen, und sie wird von Gästen und Einheimischen sehr geschätzt. Wenn da jetzt die Caravans und Wohnmobile auf dem Feld oder am Hof stehen, dann ist das nicht ganz unproblematisch.“ Wenn ein Landwirt eine Baugenehmigung dafür bekomme, dann sei das natürlich rechtens. Aber aktiv fördern wolle man das von offizieller Seite nicht.

Bei Landwirten stieß die Regelung indes auf Anklang. Im Chiemsee Alpenland beispielsweise bietet bereits eine Handvoll Bauernhöfe „Camping am Hof“ oder Wohnmobilstellplätze. Oft sind es Stell-

platz-Vermittler im Internet oder Plattformen wie „Urlaub auf dem Bauernhof“, die auf die regionalen Landwirte zugehen, so geschehen am Jesinger Hof in Amerang. Drei Stellplätze für maximal drei Nächte sind hier behördlich erlaubt. „Für Camper auf Durchreise ist das besonders sinnvoll“, findet die Bäuerin Renate Sachsenhammer, die an ihrem Hof auch Ferienwohnungen vermietet. Immer wieder Anfragen erreichten auch die Familie Stein vom Reifnhof in Riedering. „Damit die nicht wild campen“, vermietet sie nun auch Stellplätze.

## Der Tagestourismus bestimmt das Parkraummanagement

Patrizia Scravaglieri von Chiemsee Alpenland Tourismus hält „Camping am Hof“ für eine gute Alternative und Ergänzung. Das typische Van-Life-Gefühl, spontan im Grünen zu campen, könne die Region trotz ihrer zwölf Campingplätze wegen der hohen Nachfrage sowieso nicht bieten. Bei Bürgermeister Simon Frank in Aschau landete schon 2020 die Anfrage des Tourismusbüros, ob denn nicht neue Stellplätze eingerichtet werden könnten. „Als dann

↓ Boom-Branche: Ein Ende des Camper-Trends ist trotz abklingender Pandemie nicht in Sicht.

Der Umsatz der Caravaning-Branche in Deutschland stieg im vergangenen Jahr um 12,1 Prozent und brachte das achte Jahr in Folge ein neues Rekordergebnis.



die ersten Wohnmobile kreuz und quer in den Wohngebieten stehen blieben, mussten wir Ausweichplätze finden, um Druck von den Nebenstraßen und Parkplätzen zu nehmen“, sagt Frank. Nach eineinhalb Jahren Planung werde nun zum Sommer eine neue Fläche mit 48 Stellplätzen am Natur-Freischwimmbad freigegeben – möglichst wenig versiegelt und mit viel Grün. Gleiches ist in fast allen Regionen Oberbayerns zu beobachten: Wohnmobilstellplätze sprießen aus dem Boden und machen Campingplatzbetreibern Konkurrenz.

Das Parkraummanagement wegen des Campingbooms anzupassen – diese Notwendigkeit wird nicht in der Breite in allen oberbayerischen Kommunen gesehen. Dieses Thema wird vielmehr weiterhin vom Tagesausflugsgeschehen bestimmt. Wanderparkplätze wurden allein wegen des Ansturms der Freizeitsportler zuletzt fast alle mit Mobiltoiletten ausgestattet und die meisten gebührenpflichtig. Mancherorts wurden bestehende Parkplätze umgewidmet, wie an der Talstation der Hausbergbahn in Garmisch-Partenkirchen zum Beispiel, wo man mit 18 Euro teuren Nachtparkplätzen versucht, die große Menge der Freizeitfahrzeuge in der Region auf-

zufangen. Auch auf dem Oberammergauer Parkplatz am Festplatz dürfen Camper nun offiziell nachts parken, damit sie es nicht anderswo tun. Eine Vielzahl anderer Wanderparkplätze ist dagegen nachts gesperrt, was auch Bergsportler trifft, die abends anreisen und früh am Morgen aufbrechen möchten. „Es gibt ein paar neuralgische Punkte, wo vielleicht mal ein Camper für eine Nacht parkt“, sagt Nicole Richter vom Naturpark Ammergauer Alpen. „Aber solange da kein Dreck ist, beschwert sich niemand.“

Kostenpflichtige Nachtparkplätze, Wohnmobilstellplätze und Camping am Hof – das sind die Antworten der Kommunen auf den Campingboom. Man ist sich einig: Camping und Caravaning haben sich zu einem bemerkenswerten Wirtschaftsfaktor entwickelt. „Eine extreme Gratwanderung“ erlebt da der Tölzer Landrat Josef Niedermaier, in dessen Verantwortungsbereich auch die sensiblen Natur- und Landschaftsschutzgebiete Walchensee, Jachenau und Sylvensteinspeicher fallen. Dort richteten die Bayerischen Staatsforsten größere Nachtstellplätze ein. Auf die Kritik von Naturschützern antwortet der Landrat: „Die Menschen haben diese Fahrzeuge

und wollen damit bei uns Urlaub machen. Wenn wir da keine Angebote schaffen, wird das wilde Campen Programm.“ Das wolle ja auch niemand. „Für die ganz große Freiheit ist unser Land einfach zu dicht besiedelt.“

ZUR PERSON



**Ute Watzl**

Autorin Ute Watzl träumt auch immer mal wieder von spontanen Ausflügen im Bus. Mit vierköpfiger Familie beschränkt sich die Freiheit dann aber doch auf ein größeres Wohnmobil, das dann aber gerne bis nach Skandinavien fahren darf.



# Die Gretchenfrage

Mit dem eigenen Bus in die Berge – die große Freiheit oder Ego-Trip? Für unseren Van-Life-Schwerpunkt haben wir ehrenamtliche Helfer, Gruppenmitglieder und andere aktive Sektionsmitglieder um ihre Meinung zum Thema Van-Life gebeten.

## Praxis statt Ego

„Für uns ist ein eigenes Fahrzeug fast ein Muss, denn in öffentlichen Verkehrsmitteln sind Kajaks kaum zu transportieren. Es gibt zwar aktuell einen „Mode“-Trend zu kleinen und leichten Packrafts, aber echte Wildwasser- oder Tourenkajaks können damit nicht ersetzt werden. Meist mit mehreren Kajaks und Personen beladen fahren wir gerne mit Vans mit mehreren Sitzplätzen ins Wochenende oder in den Urlaub und shuttleffektiv am Fluss. Nicht zu verschweigen ist, dass Van-Fahrer meist den Komfort eines Busses mit eigenem Bett lieben. Aber auch Mitfahrer mit Zelt freuen sich über ausreichend Platz. So sind Vans für uns weniger dem Ego geschuldet, vielmehr dem Komfort und der Praxistauglichkeit.“

*Toni Grießbach, Leiter der Kajakgruppe Oberland*



Foto: Kajakgruppe Oberland

Die Familiengruppe Marmeltiere am Neujahrstag 2022  
↓



Foto: privat

## Bergbus statt VW Bus

„Einfach mit dem VW Bus ab zum Berg? Klar, man kann überall stehen und den Stau durch die Anfahrt am Freitagabend verkleinern. Und ja, ich mach das, wenn ich zum Beispiel für ein Wochenende ins Stubaifahre oder auf dem Weg ins Rofan nachts am Fluss bleibe. Aber: Oft kosten Parkplätze schmerzhaft Nachtgebühren. Und nicht alle, die mit mir bergsteigen, haben einen Camper. Unsere Familiengruppe und ich reisen daher oft mit der Bahn, was auch Durchquerungen und damit ganz neue Bergziele ermöglicht. Der Rucksack ist zum Glück schon erfunden, ebenso wie Bandschlingen und Karabiner für Zipflob, Bergschuhe und Co. Durch die Gruppen Agusso, Feuer und Schweiß, die Germeringer, Freunde bei Mountain Wilderness und TAK haben wir dazu viele Anregungen und nimmermüde Mitstreiter. Es wäre super, wenn auch unsere Sektion ihre Online-Formulare noch besser auf öffentliche Anreise ausrichten, dafür Vergünstigungen bieten und das offizielle Tourenprogramm auf Bus, Bahn oder Sammelfahrzeuge umstellen würde. Nicht zuletzt ist das auch viel kommunikativer und stärkt das München-Oberland-Gefühl. Und auch für Umlandbewohner ist die nächste Haltestelle immer um die Ecke.“

*Bettina Ulrichs, Familiengruppe Marmeltiere*



Foto: Bettina Ulrichs

↑ „Abendstimmung“ in den Münchner Hausbergen



## Low-Budget-Bett

„Bei Mehrtagestouren übernachtete ich selber lieber im Zelt, das Auto nutze ich maximal als Schlafplatz für einzelne Nächte. Dafür ist es manchmal einfach praktisch, zum Beispiel, weil man so am Vortag schon zum Tourenziel fahren kann und nicht die volle Zeltausrüstung mitnehmen muss. Dafür braucht es auch keinen Van, in den meisten Autos lässt sich genug Platz zum Schlafen finden. Wer gerne bastelt, kann sich auch wie ich eine Liegefläche aus ein paar Holzbrettern in einen Opel Astra bauen. Oft kam diese allerdings noch nicht zum Einsatz, da ich, wo es möglich ist, ohnehin lieber mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf Tour gehe.“

*Florian Bemann, Jugendleiter Sektion Oberland  
und Bezirksjugendleiter JDAV München*



Foto: Florian Bemann



Foto: Florian Bemann

↑ Van-Life funktioniert auch im Opel Astra.

## (Ver)dichtung

Natur und Ruh, das wünsch ich mir  
draußen sein mit einem Bier  
vorm Van, die Sonne ins Gesicht  
sitz ich da und wundere mich

Früher war ich ganz allein  
mit meinem Van im Sonnenschein  
doch jetzt soweit das Aug' kann sehn  
lauter Vans in Schlange stehn

Der Parkplatz voll mit vielen Leut  
die auch die Ruh und Sonne heut  
genießen wollen nach der Tour  
hier draußen in wilder Natur

und alle nächtigen im Bus  
ich denk: „da ist für mich jetzt Schluss“  
denn Individualist bin ich  
die vielen Vans, die stören mich

Und doch gehör ich auch dazu  
zu all dem Trubel statt der Ruh  
drum leb ich weiterhin mondän  
und stilsicher in meinem Van.

(PS: Tatsächlich lebe ich nicht im Van,  
sondern in einer ganz normalen Wohnung ...)

*Corinne Koch, Leitung Jungmannschaft Oberland*





Foto: privat

## Teilen statt Kaufen

Braucht's denn wirklich einen „eigenen“ Bus für das Gefühl der großen Freiheit? Wie viele Bullis, Wohnmobile und -wagen parken einen Großteil des Jahres auf den nicht anwohnerlizenzierten Parkplätzen der Stadt(ränder)? Beim Joggen im Olympiapark passiere ich täglich die am Rand abgestellten Wohn-Fahrzeuge, die doch eigentlich den Duft der großen weiten Welt und des Abenteuers verströmen sollten, statt über Monate am Straßenrand zu stehen. Leihen und teilen statt kaufen, ist unsere Devise: Viele Privatbesitzer bieten ihr Fahrzeug nämlich als zusätzliche Finanzierungsspritze über Sharing-Portale wie Paul Camper an. Das Ergebnis: tolle Reisen nach Südtirol oder durch Norwegen – ganz ohne Dauer-Parkplatzsuche in München, ohne Fixkosten oder Instandhaltungspflichten. Und die Flexibilität, auch andere Arten von Urlaub machen zu können, da ja kein eigener Bus ständig genutzt werden muss.

*Nadine Dietl-Augst,  
Teamassistentz Sektion Oberland*

→

Mit dem Caddy auf Skitour: Wer am Parkplatz pennt, kann besonders früh aufbrechen.



Foto: privat



Foto: privat

## Ein Problem, das keines ist

Meine Stellungnahme zu dem Problem-Thema, das ja eigentlich gar keins ist: Wir sind als Kletterer auf das Auto als „Parkplatz-Biwak“ angewiesen: Bei langen Touren oder Gewittergefahr geht es früh um 4:00 Uhr gleich vor Ort los, da mag man keine weite Anreise. Es gäbe ja auch weder Frühstück in einer Pension um diese Zeit, noch mag man für ein paar Stunden Ruhe eine ganze Nacht bezahlen. Fast immer parken wir alleine, es handelt sich also nicht zwingend um ein Massenphänomen. Zum emotionalen Argument des „Parkplatz-Verkackens“ ist zu sagen, dass auch früh Anreisende oft ein Klo brauchen. Ein Obulus für die Nutzung wäre in Ordnung. „Ernste Unternehmungen“ sind u.E. vom Tages- und Massentourismus abzugrenzen! Und die Gemeinden vor Ort verdienen an Pizza, Bier und Cappuccino ...

*Dr. Holger Molzberger,  
Tourenleiter Gruppe „Vorsicht Friends“*





Foto: Oliver Schulz

- ← Feiner Stellplatz, feines Essen, feine Gastgeber: Manchmal passt beim Van-Life einfach alles. Fragen hilft!

## Camper-Reisen verbindet

„Gefühlte Stunden kurven wir mit unserem Camper die Serpentine zum Col de Cayolle empor – einem idealen Bergsteigerziel im französischen Nationalpark Mercantour. Dort darf man nicht campen. Doch kurz vor der Nationalparkgrenze gibt es einen großen Parkplatz vor der Refuge Cantonniere. Mit bester Aussicht und direktem Einstieg zu den Wanderungen. Wir parken. Kaffee und Kuchen nach der ersten Wanderung schmecken dort bestens. Hüttenwirt Phillipe zeigt uns voller Stolz die Türkenbundlilien auf der Wiese vor unserem Camper. Wir fragen: „Dürfen wir hier stehen, wir essen auch bei euch?“ Köchin Anne-Marie ist verzückt. Es sind eh keine Gäste da, deshalb freut sie sich auf uns. Sie serviert uns das weltbeste vegetarische Menü des Mercantour und wir verbringen einen grandiosen Abend mit Anne-Marie und Phillipe. Camper-Reisen verbindet.“

*Oliver Schulz, Mitgliederservice  
Alpenverein München @ Oberland*

## Nutzfahrzeug statt Statussymbol

„Wann ist ein Van ein Van? Für mich ist ein Auto ein Transportmittel, das mich von A nach B bringt. Bei mir stehen jedes Jahr eine Reihe von Kursen an, d. h. bei mir immer zu zweit und mit mehreren Kisten Material. Das Ergebnis war ein Minivan, schmaler und nicht länger als ein Golf, aber höher und der Innenraum variabel. Leider auch mit einem Liter mehr Verbrauch auf 100 Kilometern, was bei meinen etwa 10.000 Kilometern im Jahr 100 Liter mehr macht, also Van-Life. Fazit: Überlegt euch, was ihr tut, versaut möglichst nicht die Umwelt durch Statussymbole, genießt die Zeit in den Bergen, fahrt gemeinsam und möglichst mit dem Bergbus und ärgert euch nicht über die, die die Welt anders sehen.“

*Walter Bien, Fachübungsleiter und  
Mitglied im Vorstand der Sektion Oberland*

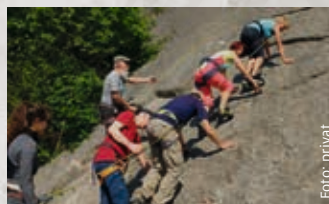


Foto: privat

- ↑ Kletterkurse sind materialintensiv und ohne Auto kaum durchführbar.



Vorgeschobenes Basislager: Stellplatz unter dem Kletterberg Ilamane im Hoggargebirge, Zentralsahara







↑ Nach der Haute Route ist vor dem Montblanc: ein Ruhetag anno 1979 in Chamonix.

# Van-Life damals und heute

**Walter Treibel**, ehemaliger Vorsitzender der Sektion Oberland, betreibt Van-Life schon seit 1978, als es natürlich noch nicht so hieß. Ein Erfahrungsbericht über vier Jahrzehnte, von Motorroller bis Allrad-Wohnmobil, von Solotrip bis Familienurlaub, von der Sahara bis nach Patagonien.

Text und Bilder: Dr. Walter Treibel

Die Kosten für meinen Einstieg ins „Van-Life“ waren gering: 50 D-Mark für einen alten Motorroller, 100 D-Mark für einen VW Käfer mit Rest-TÜV und dann nochmal 650 D-Mark für einen schrottreifen VW Bus. Aber der Reihe nach. Der Roller hat mir als 18-Jährigem Anfang der 70er-Jahre neben Fahrten ins Gebirge auch eine Reise nach Schottland ermöglicht. Der Käfer zwei Jahre später bekam den Namen „Alpenexpress“ und machte seinem Namen Ehre. Dank ihm war ein erster Westalpenurlaub möglich und aufgrund seiner Geländegängigkeit sogar die Befahrung des Limopasses in der Fanesalpe, als die ehemalige Militärstraße 1978 noch erlaubt war – heute würde das als Jugendsünde bezeichnet werden! Für beide Fahrzeuge war unterwegs natürlich ein Zelt nötig, nur gelegentlich stand mal ein Heustadel oder eine Hütte zur Verfügung.

Der 1978 erworbene VW Bus war da natürlich ein ungeheurer Luxus. Nur dauerten die Reparatur des durchgerosteten Fahrzeugs und der Selbstbau unserer Einrichtung volle vier Wochen, wodurch der Name „Das grüne Ungeheuer“ entstand. Damit waren dann sogar Skitouren im Winter wie auch Fahrten bis in die Osttürkei möglich. Noch abenteuerlicher war 1979 die Reise durch Nordafrika: 13.000 Kilometer in elf Wochen, bei einem Etat von 3500 D-Mark für zwei Studenten. Natürlich waren wir unterwegs immer auch beim Bergsteigen, etwa im Hohen Atlas, oder beim Klettern im Hoggargebirge. Bei dieser Fahrt sind wir im Wüstensand der Sahara insgesamt 17 Mal stecken geblieben. Seitdem hatte ich den Wunsch, einmal ein Wohnmobil mit Vierradantrieb zu besitzen. Doch das sollte noch 33 Jahre dauern!





„Ein Wohnmobil ist innen  
immer etwas zu klein  
und außen etwas zu groß.“

Nach dieser Saharafahrt haben wir erst mal in unserem jugendlichen Drang Flugreisen in die Welt nach Nord- und Südamerika sowie Asien durchgeführt und dabei unsere ersten Fünf- und Sechstausender bestiegen. Dabei stand der VW Bus jahrelang abgemeldet im Garten, bis er nach dem Studium ausgeschlachtet wurde.

### Der passende Camper: Theorie und Praxis

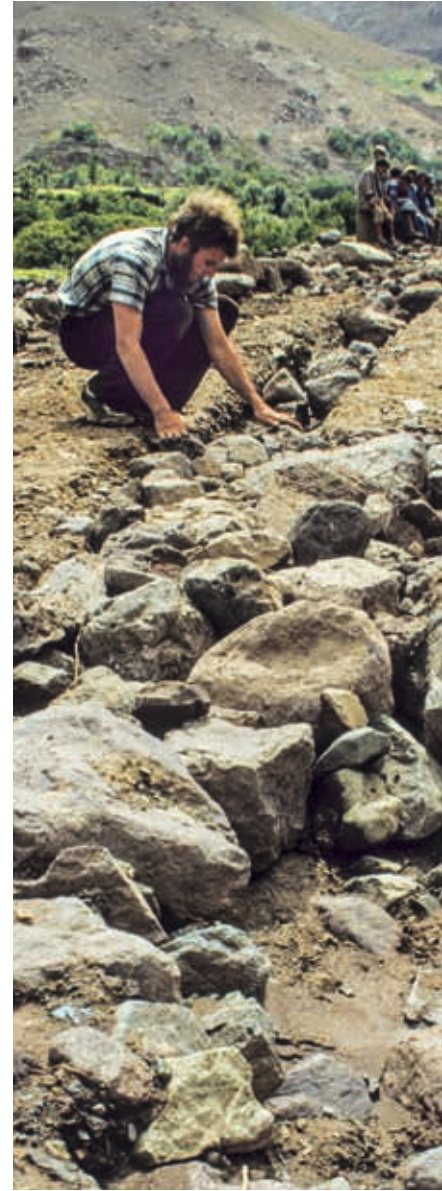
Aber wer diese mobile Kombination von Bergsteigen und Reisen schätzen gelernt hat, kommt irgendwann wieder darauf zurück. 20 Jahre später leistete ich mir 1999 wieder einen gebrauchten VW Bus, diesmal für 17.000 D-Mark und mit Hubdach. Damit konnten wir teilweise auch zu dritt unterwegs sein und weitere (Berg-)Reisen in Europa unternehmen. Auf Campingplätzen waren wir eher selten: Mit

der Bodenfreiheit des Busses fanden wir oft schöne und einsame Plätze am Meer oder im Gebirge, auch wenn die Suche manchmal etwas länger dauerte. Die Mitnahme von Müll war natürlich Ehrensache, und außer Reifenspuren und vergrabenen Fäkalien blieb nichts zurück.

2012 kam dann der nächste und letzte Wechsel. Ich wollte meinen Jugendtraum von einem Allrad-Wohnmobil verwirklichen, samt Toilette und Dusche an Bord. Viele Überlegungen standen an: wie groß und hoch, neu oder gebraucht, Selbstausbau oder von der Stange, mit Alkoven oder als Kastenwagen, mit Energieversorgung durch Treibstoff, Gasflaschen oder Solaranlage? Wir haben uns viele Camper angeschaut, waren auf Messen und haben sogar ein Wohnmobil als Test gemietet. Dieses Vorgehen kann ich nur empfehlen – erst der Praxistest zeigt die Mängel, die einem in der Theorie zunächst nicht auffallen.

←

Mit dem „Grünen Ungeheuer“  
im Saharasand steckenge-  
blieben – insgesamt 17 Mal!



↑ Tagelanger Straßenbau  
nach einem Unwetter  
im Hohen Atlas, 1979

→

Van-Life geht auch auf zwei Rädern:  
Mit Zelt und Roller auf Bergfahrt in  
den Dolomiten, 1976



42 Jahre später und  
immer noch nicht  
Van-Life-müde: Fami-  
lienfrühstück im  
Wohnmobil auf Elba,  
2018

↓

„Es ist eine sinnvolle  
Erfahrung für die  
ganze Familie, auf einer  
längeren Reise mit  
etwas beengten Wohn-  
raumverhältnissen  
gut miteinander zurecht-  
zukommen.“



Noch viel länger hat dann die Planungsphase gedauert, denn uns hat keine einzige fertige Lösung gefallen. Also habe ich den Ausbau bis zum letzten Zentimeter selbst geplant und dann in Absprache von einem Wohnmobilmobiler umsetzen lassen. Das hat wiederum viele Wochen mit Rückschlägen und auch nachträglichen Änderungen gedauert – und war natürlich deutlich teurer als eine Standardlösung. Aber dafür haben wir uns riesig über das neue Wohnmobil gefreut und fahren es mit einigen Anpassungen jetzt schon seit zehn Jahren zu unserer vollen Zufriedenheit.

### Komfortverzicht macht flexibel

Obwohl das Allrad-Wohnmobil ursprünglich nur für zwei Personen gedacht war, reisen wir inzwischen zu viert, mit zwei Kindern – dank eines klappbaren

Hochbetts, das als Reserve von Anfang an eingebaut war, und seit einem kleinen Umbau von Sitzbank und Fahrersitz hat auch unsere zweite Tochter ein eigenes Bett. Speziell für Kinder ist es ein großes Privileg, immer im eigenen Bett zu schlafen. Sie haben natürlich auch ihre Kuscheltiere dabei und können sogar während der Fahrt auf einem Reisetisch spielen oder auf die Toilette gehen. Und es ist durchaus eine sinnvolle Erfahrung für alle, auf einer längeren Reise mit etwas beengten Wohnraumverhältnissen gut miteinander zurechtzukommen.

Natürlich ist ein Wohnmobil innen immer etwas zu klein und außen etwas zu groß. Ein fast unlösbares Dilemma – hier kommt es auf den richtigen Kompromiss an. Wir wundern uns manchmal über riesige und teure Camper mit allem Komfort, die aber für Bergsteiger und ihre Lebensweise ungeeignet sind, schon allein bei der





← Erfolgreiche Stellplatzsuche: an einem Stausee in Rumänien, 2009

„Es geht nicht ums Geldsparen gegenüber einem Hotelurlaub – ein kompletter Ausbau kann ganz schön teuer werden.“



Parkplatzsuche. Es braucht keine Waschmaschine, Mikrowelle oder Backofen – ein Waschsack oder eine Backform für den Herd reichen auch. Unser Kastenwagen ist sechs Meter lang, was bei vier Personen etwas eng im Innenraum ist. Aber ich würde es genau so wieder konstruieren, da er im Gegenzug sehr flexibel macht: Wander- und Klettertouren oder Bootstouren mit dem eigenen Kanu sind genauso möglich wie Mountainbiken mit vier Rädern. Vor Kurzem haben wir sogar ein paar Tage Wintercamping mit Skifahren in den Dolomiten ausprobiert. Bei minus 13 Grad ist uns zwar das Wasser eingefroren, aber es hat trotzdem gut funktioniert.

Bei einem eigenen Wohnmobil geht es nicht ums Geldsparen gegenüber einem Hotelurlaub – ein kompletter Ausbau kann ganz schön teuer werden. Es geht vor allem um die (nicht ganz unbegrenzte) Freiheit ohne Buchungen, nämlich loszufahren,

wann und wohin man will, etwa in Abhängigkeit vom Wetter. Bis auf die Hochsaison oder Fähren muss man auch selten etwas vorbuchen, wenn man etwas flexibel ist. Deshalb sind Wohnmobile in den letzten Jahren immer beliebter geworden und Corona hat diesen Trend noch einmal deutlich verstärkt, was leider auch zu Auswüchsen führen kann.

### Der Aufstieg des Öko-Gewissens

Zurück zum Anfang: Mit unserem Fahrzeug waren wir inzwischen schon dreimal in der Sahara – und sind natürlich trotz Allrad wieder mehrmals im Sand stecken geblieben. Auch Fahrten in großen Höhen bis 5000 Meter hat das Wohnmobil erduldet und uns als Familie eine grandiose mehrmonatige Reise in den Anden und Patagonien ermöglicht. Aber würde ich

noch so losziehen wie damals als Student? Ja, aber mit einem etwas neueren Wagen. Wir pflegen den alten „Van-Life“-Lebensstil sogar heute noch – und zwar mit den Kindern –, wenn wir etwa in bestimmten Ländern mit einem Mietauto und Zelt oder Dachzelt reisen.

Unser Fazit: Ein Hotelurlaub kommt für uns als Outdoor-Liebhaber nicht infrage, abgesehen von Gasthäusern und Hütten auf Transalp-Touren. Früher gab es natürlich noch nicht so viele Wohnmobile wie heute, wobei sich die meisten zum Glück auf Campingplätzen tummeln. Wenn man mal keinen idyllischen und einsamen Platz findet, kann man sich auch eine Nacht auf ein Sportgelände, einen Großparkplatz oder neben eine Industrieanlage stellen – vorausgesetzt man hat selbst Toilette, Abwassertank und Mülleimer im Wohnmobil. Anders als zu meiner Studentenzeit spielen



„Ein Wohnmobil per se muss keine Umweltsünde sein – es kommt auf den richtigen Einsatz an.“



ökologische Gesichtspunkte heute eine viel wichtigere Rolle. So haben wir heute eine Toilette ohne Chemie und eine Solaranlage auf dem Dach. Das Wohnmobil verwenden wir nur für Urlaubsfahrten, selten mal am Wochenende, ansonsten steht es meist in der Garage. Gerade für Familien mit Kindern, die es im Bergurlaub mit öffentlichen Verkehrsmitteln schwer haben, ist es eine ideale Urlaubsform. Ein Wohnmobil per se muss keine Umweltsünde sein – es kommt wie immer auf den richtigen Einsatz an und den achtsamen Umgang mit der Natur und den Mitmenschen.

↑ Hoffentlich genug zu trinken an Bord: mit dem Sprinter in der bolivianischen Salzwüste, 2019

↙ Berge vor der Fahrtür: im Hajargebirge, Oman 2012

ZUR PERSON



### Dr. Walter Treibel

Dr. Walter Treibel war von 2001 bis 2019 Vorstand der Sektion Oberland und führt seit bald 50 Jahren Reisen und Expeditionen auf allen Kontinenten durch.

## Treibels Tipps und Tricks rund ums Wohnmobil – speziell für Bergsteiger

**Anhänger** Wohnanhänger bieten viel Platz und sind preislich und ökologisch relativ günstig. Als Gespann braucht man aber vorgebuchte Campingplätze und bleibt damit relativ ortsbunden.

**Komfort** Ein Bergsteiger braucht kein riesiges Wohnmobil mit allem Komfort, sondern einen nicht zu großen Camper, mit dem man auch gut Passstraßen fahren, einen Parkplatz finden oder vielleicht sogar im Winter übernachten kann.

**Einsatzzweck** Wenn man das Fahrzeug etwa auch in der Stadt braucht, kommt wegen Stellplatz und Wendigkeit eigentlich nur ein Camper mit Hubdach (ca. zwei Meter Höhe) oder mit einem Hochdach infrage – z. B. ein klassischer VW Bus. Dabei ist die Personenzahl meist auf zwei limitiert, ein Bettenumbau nötig – und WC und Dusche fehlen oft ganz.

**Größe** Größere Fahrzeuge zahlen höhere Camping-, Fahr- und Mautgebühren, sind aber deutlich komfortabler bei Wohnen, Schlafen, Kochen und Hygiene – v. a. bei Schlechtwetter. Gerade für Bergsteiger ist aber ein kompaktes Wohnmobil sinnvoll, nicht größer als sechs Meter Länge und zwei Meter Breite. Eine generelle Stehhöhe (d. h. ein Hochdach) ist empfehlenswert.

**Aufsteldach** Ein Alkoven (Schlafkabine über dem Fahrerhaus) ist praktisch für Familien mit mehr als zwei Kindern, ist aber windanfällig und erhöht den Verbrauch. Flexibler ist da ein Aufsteldach, das aber bei kalten Temperaturen, Wind und Regen Nachteile hat.

**Allrad & Geländegängigkeit** Viele Standard-Wohnmobile haben eine sehr geringe Bodenfreiheit – die ist aber sogar wichtiger als ein Vierradantrieb, z. B. bei schlechten Straßen oder der Nachtplatzsuche. Ein teurer (zuschaltbarer) Allrandantrieb ist im Wintereinsatz sinnvoll und bei anspruchsvolleren Fernreisen.

**Toilette & Dusche** Ein gewaltiger Vorteil gegenüber Zeltreisenden oder kleineren Vans, erst recht bei schlechtem Wetter sowie in der Stadt. Es gibt umweltfreundliche Trenntoiletten oder auch normale WCs ohne Chemiezusätze, aber mit einem effektiven Abluftsystem. Diese Unabhängigkeit macht einsame und traumhafte Nachtplätze leichter möglich.

**Energieversorgung** Sehr empfehlenswert sind eine Photovoltaikanlage auf dem Dach sowie mindestens eine eigene Batterie für den Wohnraum. Ein Kompressor-Kühlschrank ist besser, aber teurer und stromintensiver als ein Absorber-Modell.

**Anbauten** Ein Dachgepäckständer ist meist genauso sinnvoll wie eine Sonnenmarkise (Vorsicht bei Wind!), eine Außendusche, Fahrradhalter oder -garage sowie evtl. ein größerer Tank als Zusatz. Ein kleiner Reisetisch ist für Kinder zum Spielen während der Fahrt ideal.

**Nachtplatz** Den sucht man möglichst noch vor der Dunkelheit. Es gibt Apps für Camping- und Stellplätze, Übernachten auf dem Bauernhof oder in freier Natur. Mit Keilen unter den Reifen lässt sich ein schiefer Boden gut ausgleichen. Manchmal muss man unterwegs improvisieren – aber das ist gerade wie beim Bergsteigen das Salz in der Suppe und interessanter als jeder Hotelurlaub!