

Henvendelse til Danmarks kommuner

Autocamperturismen vokser markant – infrastrukturen følger ikke med

Kære borgmester, kommunalbestyrelse, teknik og miljø og Erhverv/turisme

Autocamperturismen i Europa er ikke en forbigående trend, men en strukturel ændring i den måde, mennesker rejser på. I dag findes der over 3,2 millioner autocampere i Europa, ifølge European Caravan Federation. I Danmarks nære markeder – Danmark, Tyskland, Holland, Norge og Sverige – er der omkring 1,5 millioner køretøjer, som hvert år genererer millioner af overnatninger uden for deres landegrænser.

Udviklingen i Tyskland illustrerer tydeligt dynamikken i autocamperturismen. Tyskland har i dag mellem 1 og 1,1 million registrerede autocampere og er dermed Europas største enkeltmarked. I 2025 var fordelingen mellem nyregistrerede autocampere og campingvogne 75.800 mod 18.400 – altså cirka 4:1. For hele Europa ligger forholdet omkring 3:1. Markedet bevæger sig entydigt i retning af den selvkørende og fleksible ferieform.

Siden 2016 er bestanden af autocampere i Tyskland steget med omkring 118 procent. I samme periode er antallet af stellpladser kun vokset med cirka 50 procent, og den reelle kapacitet – altså antallet af standpladser – kun med omkring 25 procent. Ubalancen mellem køretøjer og infrastruktur er dermed tydelig og dokumenterbar.

Det bemærkelsesværdige er, at denne udvikling finder sted i et land, som allerede har en selvstændig og anerkendt stellplatz-model. Kommuner arbejder aktivt med autocamperpladser som en integreret del af lokal turisme- og byudvikling. I byer som Stade og Bremerhaven har kommunerne etableret centrale og bynære pladser, som fungerer som løftestang for lokal omsætning. Bremerhaven råder derudover over fem private pladser, der supplerer de kommunale initiativer og skaber en differentieret struktur. Tilsvarende ses i Eckernförde, Schleswig og Rendsborg (Rendsburg), hvor kommunale løsninger kombineres med private investeringer. Det er ikke enten offentligt eller privat – det er et samspil.

Alligevel kan selv Tyskland ikke få kapaciteten til at følge med væksten. Det understreger, hvor hurtigt markedet bevæger sig, og hvor svært det er at indhente et efterslæb, når først ubalancen er opstået.

Tyskland viser dermed to centrale pointer. For det første at autocamperturismen er en strukturel vækstdriver. For det andet at selv med klare kategorier og en selvstændig reguleringsmodel opstår der pres, hvis planlægning og investering ikke følger tempoet i markedet.

Når et land med over en million autocampere og en etableret stellplatzstruktur oplever kapacitetsmæssigt efterslæb, bør det give anledning til eftertanke i Danmark. For jo længere man venter med at skabe klare og proportionelle rammer, jo større bliver ubalancen – og jo vanskeligere bliver den at rette op på.

Køretøjerne vokser altså næsten fem gange hurtigere end kapaciteten.

Selv i Europas mest udviklede autocamperland halter infrastrukturen bagefter. Danmark er ikke bedre stillet.

Når kapaciteten ikke følger med efterspørgslen, opstår der pres. Presset viser sig i overbelastede bynære parkeringsarealer, konflikter og uhensigtsmæssig parkering. Problemet er ikke autocamperen. Problemet er manglen på planlagt, proportional og korrekt dimensioneret infrastruktur.

Samtidig er det vigtigt at forstå vægtfordelingen. Omkring 80 procent af de tyske autocampere ligger på eller under 3,5 ton. Omkring 20 procent ligger over 3,5 ton. Det betyder, at op mod 200.000 tyske autocampere alene vejer mere end 3,5 ton. Disse køretøjer kører lovligt i hele EU. Historiske kørekortsregler i Tyskland, Sverige, Storbritannien og Frankrig betyder, at store aldersgrupper fortsat har ret til at føre køretøjer op til 7,5 ton. Disse rettigheder er anerkendt inden for EU's harmoniserede kørekortssystem.

Samtidig er nye EU-regler på vej, som giver mulighed for at føre autocampere op til 4.250 kg på almindeligt B-kørekort. Andelen af tungere autocampere vil derfor ikke falde. Den vil stige.

Det har direkte betydning for kommunal planlægning.

Tungere autocampere er ikke velegnede til græsbelagte campingpladser, især ikke i helårsanvendelse og skuldersoner. De kræver fast belagt underlag, korrekt bæreevne og dimensionering. Hvis denne infrastruktur ikke findes, opstår der slid, fastkørsel og driftsproblemer.

Løsningen er parkeringsbaseret infrastruktur med fast belægning – ikke flere græsarealer.

Den juridiske ramme for at etablere sådanne løsninger findes allerede. En autocamper er et motorkøretøj. Parkering er enhver hensætning af et køretøj. Overnatning ændrer ikke parkeringsbegrebet. Varighed ændrer ikke parkeringsbegrebet. Dette fremgår af praksis fra Vejdirektoratet og er dokumenteret i den fremlagte forretningsmodel

Med korrekt skiltning – P-tavle og undertavle med symbol US 7 – kan kommunen reservere parkeringspladser til autocampere både under og over 3,5 ton, medmindre vægtbegrænsning udtrykkeligt angives. Der kræves ikke ny national lovgivning for at etablere parkeringsbaserede løsninger.

EU-retten er samtidig relevant i denne sammenhæng. Efter **Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF)** er den frie bevægelighed for personer og tjenesteydelser et grundprincip i det indre marked. Det følger navnlig af artikel 21 TEUF (borgernes frie bevægelighed), artikel 45 TEUF (arbejdstagere), artikel 49 TEUF (etableringsfrihed) og artikel 56 TEUF (fri udveksling af tjenesteydelser), at medlemsstater ikke må indføre restriktioner, som direkte eller indirekte hindrer mobiliteten på tværs af grænser.

Mobil turisme – herunder rejser med autocamper – er omfattet af disse friheder. Regulering er naturligvis mulig, men den skal være saglig, ikke-diskriminerende og proportional. Det betyder, at indgreb skal være egnede til at opfylde et legitimt formål og ikke gå videre end nødvendigt.

Hvis mobile turister i praksis kun gives adgang via campingpladsregler – mens parkeringsbaserede løsninger systematisk begrænses eller underlægges uforholdsmæssigt byrdefulde krav – kan det rejse spørgsmål om proportionalitet efter TEUF. Særligt hvis reguleringen reelt beskytter en bestemt erhvervsstruktur frem for at forfølge saglige hensyn som miljø, orden eller trafiksikkerhed.

EU-retten forbyder ikke regulering. Men den kræver, at reguleringen ikke bliver en indirekte barriere for den frie bevægelighed. Det er her proportionalitetsprincippet bliver centralt.

Autocamperturismen er mobil kapital. Hvis destinationen ikke tilbyder lovlig og hensigtsmæssig infrastruktur, vælges en anden.

Tal viser, at en kommunal stellplads med 24–50 enheder kan etableres med et moderat anlægsniveau og drives med lav bemanning og har en kort tilbagebetalingstid til kommunekassen. Den kan hvile i sig selv økonomisk, samtidig med at den skaber betydelig afledt omsætning i detailhandel og serviceerhverv. Autocamperturister bruger typisk flest penge på ankomstdagen, og høj rotationsgrad skaber kontinuerlig lokal handel.

Infrastrukturen kan etableres fleksibelt og reversibelt. Installationer kan demonteres. Sanitetsmoduler kan flyttes. Arealet kan tilbageføres til anden anvendelse. Det behøver ikke være permanent arealbinding, men fremtidssikret planlægning. Derfor er 72 timer et godt udgangspunkt.

Autocamperturismen stopper ikke ved landegrænsen. Væksten stopper ikke. Køretøjerne bliver ikke lettere. Spørgsmålet er ikke, om udviklingen fortsætter.

Stellpladser er vigtige, fordi autocampere ikke fungerer som vogntog.

En campingvogn kan frakobles. Når bodelen er parkeret på campingpladsen, kan bilen køre frit rundt og parkere som enhver anden personbil. En autocamper skal derimod have det hele med sig – bolig og køretøj i én enhed. Den kan ikke “efterlade” noget og køre videre.

Det betyder, at almindelige parkeringspladser ofte ikke er en reel mulighed. Båse er for korte, arealer er begrænsede, og for autocampere over 3,5 ton bliver det endnu vanskeligere. I praksis findes der kun sjældent egnede parkeringsmuligheder tæt på bymidter, havne og attraktioner – og næsten aldrig med mulighed for lovlig overnatning.

Derfor er stellpladser nødvendige. De er den infrastruktur, der gør det muligt for autocampere at besøge en by eller et område uden at skabe konflikt med almindelig parkering – og uden at være henvist til en traditionel campingplads langt fra formålet med besøget.

Spørgsmålet er, om Danmark vil planlægge for den – eller overlade kapaciteten og omsætningen til nabolandene.

Med venlig hilsen

John Ipsen i samarbejde med Alt om Autocamperen (CVR 28292392)

John Ipsen
Åkæret 5
7100 Vejle
Mail: john.ipsen54@gmail.com
Mobil: +45 20662584

Per Ræbild
Ørnevej 66
2400 København NV
Mail: per@aoac.dk
Mobil +45 40263296
Website: <https://www.altomautocamperen.dk/>
Facebook: <https://www.facebook.com/groups/73612360211>

Faktaboks: John Ipsen

- Startede med at køre autocamper i 2005
- Har kørt i de fleste populære turistlande i Europa
- Drev Danmarks største autocamperportal (www.autocamper-info.dk) fra 2011 - 2020 med mere end 300.000 besøgende årligt.
- Har ved to lejligheder siddet i AutoCamperRådets bestyrelse 2013 og 2015 – 2017
- Har deltaget i etablering af flere autocamperpladser i Danmark
- Rådgivning til kommuner og private vedr. autocamper overnatningstilbud i forhold til lovgivning
- Samarbejder med Europas førende eksperter i autocamperadfærd i Tyskland
- Samarbejder med autocamperportaler i Norge
- Deltog i 2018 i Danmarks Radios program "Hjerneboksen" med Peter Lund Madsen om autocamperturisme
- Ekspertpanel til Årets autocamper på Ferie for Alle i 6 år med motorjournalist Steen Nielsen
- Samarbejdet og sparret med Dansk Kyst- og Naturturisme i 2019-2020
- AutocamperGruppen Danmark 2016-2022

BILAG INDEX: Klikbare links

[BILAG 1: Autocamperparkering som strategisk turismeinfrastruktur. En kommunal mulighed – ikke en campingplads](#)

[BILAG 2: Areal anvendelse Camping vs Parkering ?](#)

[BILAG 3: Planlægningsretlige grundlag / løsningsmodeller](#)

[BILAG 4: EU-retlig vurdering af klassifikation af autocamperparkering som camping](#)

[BILAG 5: Vejdirektoratet og Nævnenes Hus om autocamperparkering](#)

[BILAG 6: Autocamperturismen vokser strukturelt – infrastrukturen halter bagefter](#)

[BILAG 7: Kommunal drift af Stellpladser](#)

[BILAG 8: Autocamperturisme potentiale fra Danmark nære markeder 2025](#)

[BILAG 9: Kommunalt drevne autocamperpladser i Tyskland](#)

[BILAG 10: Afsluttende bemærkning](#)

[NÆSTE BILAG](#)

BILAG 1: Autocamperparkering som strategisk turismeinfrastruktur. En kommunal mulighed – ikke en campingplads

Danmark står overfor et strukturelt skifte i turismen. Autocamperen har overtaget rollen som det dominerende fritidskøretøj i Europa, mens campingvogne er i markant tilbagegang. Tallene fra European Caravan Federation viser, at tre ud af fire nye fritidskøretøjer i 2025 var autocampere. Hver ny autocamper genererer i gennemsnit omkring 60 køretøjsovernatninger årligt. Det betyder millioner af nye overnatningsbehov – hvert eneste år. <https://www.e-c-f.com/>

Spørgsmålet er ikke, om markedet findes. Spørgsmålet er, om infrastrukturen følger med.

Fra campinglogik til parkeringslogik

Forretningsmodellen tager udgangspunkt i en grundlæggende præmis: En autocamper er et motorkøretøj. Overnatning i et køretøj er – juridisk set – parkering, ikke camping. Vejdirektoratet fastslår, at parkering defineres som enhver hensætning af et køretøj – uanset om der overnattes i det. Man "overgår" ikke til campingbegrebet, blot fordi man sover i bilen.

Derfor skal en moderne autocamperplads (stellplads) ikke reguleres som campingplads, men som parkeringsareal med service.

Det er en afgørende forskel.

En stellplads er:

- Parkeringsanlæg
- Turismeinfrastruktur
- Tidsbegrænset ophold
- Digital selvbetjening

Den er ikke:

- Campingplads
- Fastliggerområde
- Parcellering
- Sommerhusområde

Denne klare adskillelse er juridisk, planmæssigt og økonomisk central.

Den økonomiske model – enkel og robust

Modellen beskriver en helårsåben stellplads med 20–40 enheder, typisk 24 pladser som minimum for bæredygtig drift. Arealbehovet ligger omkring 2.500–3.000 m².

Anlægsinvesteringen estimeres til ca. 2,2 mio. kr. ved etablering af belægning, el-standere, tømrestation, betalingssystem og myndighedsbehandling. Den årlige drift vurderes til 200.000–300.000 kr.

Ved en konservativ belægning på 40 % genererer 24 pladser ca. 3.500 køretøjsovernatninger årligt og en omsætning på omkring 625.000–700.000 kr. Ved 50 % belægning stiger omsætningen til omkring 850.000 kr.

Resultatet er et årligt driftsoverskud på 300.000–500.000 kr. og en tilbagebetalingstid på 4–7 år.

Det er en lav investering i turismesammenhæng – og markant lavere end etablering af traditionelle campingpladser.

Rotation skaber omsætning

En central pointe i modellen er forbrugsmønstret. Turister bruger flest penge på ankomstdagen. De handler ind, spiser ude, besøger attraktioner og caféer. De følgende dage falder forbruget typisk.

Det betyder, at rotation – ikke lange ophold – skaber høj omsætningsintensitet.

Autocamperturisme er rotationsøkonomi. En stellplads med 1–3 døgnsophold giver mange ankomster. Mange ankomster giver mange “førstedage”. Mange førstedage giver lokal handel.

Det er dynamisk økonomi, ikke fastlåst sæsonstruktur.

Kapacitetsproblemet er matematisk

Markedet vokser hurtigere end infrastrukturen. I Danmarks næremarkeder – Tyskland, Holland, Sverige, Norge og Danmark – findes over 1,4 millioner autocampere, der tilsammen genererer over 45 millioner overnatninger uden for hjemlandet.

Når Danmark har sæsonlukkede campingpladser og natlukning mange steder, matcher det ikke behovet for helårsåben køretøjsparkering.

Konsekvenserne er tydelige:

- Pres på få helårsåbne pladser
- Ureguleret parkering
- Frustration blandt turister
- Konflikter lokalt
- Tabt handel

Markedet forsvinder ikke. Det flytter sig blot til lande, der har infrastrukturen på plads.

Fleksibilitet – den oversete fordel

En parkeringsbaseret stellplads er reversibel.

Der etableres ikke permanent bebyggelse. Ingen parcellering. Ingen fastliggerkultur. Belægningen kan være grus eller permeabel løsning. El-standere og betalingssystemer kan demonteres.

Sanitetsløsninger kan etableres som modulbygninger eller træbeklædte containere, der kan flyttes eller fjernes.

Det betyder, at arealet kan:

- Skaleres op eller ned
- Afvikles midlertidigt
- Omdannes til almindelig parkering
- Indgå som overgangsanvendelse i byudvikling

Den fleksibilitet har traditionelle campingpladser ikke.

Juridisk klarhed giver styring

Vejlovgivningen regulerer parkering. Campingreglementet regulerer campingpladser. De to regelsæt er forskellige.

En korrekt etableret stellplads:

- Har P-skilt med undertavle (autocampersymbol)
- Fastlægger maksimal opholdstid
- Reguleres parkeringsretligt
- Undgår campingretlig klassifikation

Der findes allerede afgørelser fra Nævnenes Hus, hvor pladser er vurderet som parkeringsarealer – selv med tilladelse til borde og stole under visse betingelser, hvis de pakkes væk om natten.

Det afgørende er fremtrædelsesformen og reguleringen.

Kommunal rolle og kommunalfuldmagt

Tidligere ministerudtalelser fastslår, at kommuner lovligt kan etablere og drive turismefremmende faciliteter, herunder campingpladser, selv hvis der indirekte påvirkes konkurrence. Formålet må ikke være profit, men turisme og fritidsfaciliteter.

En stellplads ligger derfor klart inden for kommunalfuldmagtens rammer, når formålet er turismefremme og byudvikling.

Kommunen kan:

- Drive selv (via havn eller selskab)
- Udleje areal til privat operatør
- Anvende hybridmodel

Tre pladstyper – én logik

Modellen opererer med tre hovedkategorier:

Transitpladsen – 24–48 timer. Enkel “Park & Sleep”.

Standardpladsen – 1–3 døgn med tømning, vand, strøm og digital betaling.

Premiumpladsen – større felter, servicebygning og udvidet komfort.

Fællesnævneren er parkeringslogik, ikke campinglogik.

Hvis kommunen ikke handler

Markedet eksisterer allerede. Autocampere kommer – med eller uden regulering.

Uden professionel etablering risikerer kommunen:

- Ureguleret parkering
- Manglende styring
- Tabt omsætning
- Negativ lokal debat

Med en struktureret stellplads opnås:

- Kontrolleret regulering
- Helårsturisme
- Lokal handel
- Fleksibel arealanvendelse
- Økonomisk bæredygtighed

Konklusion

Autocamperparkering er ikke camping. Det er mobil, parkeringsbaseret turisme.

Investeringen er relativt lav. Risikoen kan styres. Arealet er reversibelt. Markedet vokser. Efterspørgslen er dokumenteret. Juridisk grundlag foreligger.

Spørgsmålet er derfor enkelt:

Vil danske kommuner fortsat diskutere definitioner – eller vil de etablere den infrastruktur, som allerede er en realitet i resten af Europa?

Autocamperen er ikke problemet. Manglen på parkeringsbaseret turismeinfrastruktur er.

Link info om forretningsmodellen og andre gode fakta: <https://drive.google.com/file/d/1EpSPQOU05GFkk0v1j1gAXxETfvcNycPr/view?usp=sharing>

NÆSTE BILAG

BILAG 2: Areal anvendelse Camping vs Parkering ?

Forskellen kan koges ned juridisk og funktionelt:

Camping er udlejning af et areal til midlertidigt ophold.

Parkering er brug af et areal til henstilling af et køretøj.

Det er to vidt forskellige retslige konstruktioner – også selv om de i praksis kan foregå det samme sted.

Når der campéres, sker der en brugsretlig disposition. Arealet udlejes til ophold, og brugeren får ret til at indrette sig midlertidigt med borde, stole, markise, opholdszoner osv. Det er reguleret via campingreglement, planlovgivning og typisk særlige tilladelser. Der er tale om en erhvervsmæssig aktivitet baseret på udlejning.

Når der parkeres, er der derimod tale om færdsel og henstilling af et køretøj. Det reguleres af færdselsloven og de kommunale parkeringsregler. Her sker ingen arealudlejning i klassisk forstand – der gives adgang til at benytte et areal til køretøjets placering. Opholdet knytter sig til køretøjet som transportmiddel, ikke til arealet som campingareal.

Det er netop her, debatten om autocampere ofte går skævt.

En autocamper er registreret som et motorkøretøj. Når den holder på en parkeringsplads uden udlejning af et campingareal og uden etablering af opholdszone udenfor køretøjet, er det i sin grundform parkering – også selv om føreren overnatter i køretøjet.

Det ændrer ikke karakteren af arealet.

Hvis en kommune derimod etablerer en plads, hvor der udlejes standpladser til ophold med campingadfærd, servicebygninger og brugsret til arealet, så bevæger vi os over i campingbegrebet.

Det er præcis derfor, sammenblandingen skaber juridisk og politisk støj.

Camping er en erhvervsform.

Parkering er en trafikretlig disposition.

Når nogen hævder, at “overnatning i en autocamper altid er camping”, så sammenblandes aktivitet med arealets retlige status. Det er ikke opholdet i køretøjet, der definerer camping – det er udlejningen og anvendelsen af arealet.

Den sontring er helt afgørende i kommunal dialog.

For hvis parkering automatisk defineres som camping, så flyttes reguleringen fra færdselslov og kommunal parkeringskompetence over i campingreglement og planlov. Og så ændrer spillereglerne sig.

Inden for båsen (den afmærkede P-plads)

Hvis markise, bord og stole holdes **inden for den afmærkede parkeringsbås**, og brugen er midlertidig, taler vi fortsat om parkering med accessorisk ophold. Arealet er stadig et parkeringsareal reguleret efter vejlovens § 90.

Det afgørende er, at man ikke udvider brugsretten ud over den plads, der er stillet til rådighed som parkeringsplads.

Så længe:

- udstyret står inden for båsen
- der ikke etableres fast opholdszone
- det pakkes væk om natten
- der ikke sker terrænændring eller inddragelse af fællesareal

så ændrer det ikke arealets karakter.

NÆSTE BILAG

BILAG 3: Planlægningsretlige grundlag / løsningsmodeller

I Tyskland.

Retligt set er autocamperpladser “byggeanlæg”, der kræver godkendelse fra de kompetente myndigheder. Første instans er den ansvarlige kommune. Kun et godkendt anlæg giver retlig og investeringsmæssig sikkerhed.

Som første skridt skal de planlægningsretlige forudsætninger i henhold til § 29 BauGB afklares. Efter forfatterens opfattelse kan følgende scenarier skitseres:

Scenarie 1 (Campingplads eller autocamperhavn)

Anlægget kræver på grund af sin karakter (camping) og infrastruktur en planlægningsretlig sikring som særligt campingområde i henhold til § 10 BauNVO. I så fald skal planbehovet opfyldes ved udarbejdelse af en tilsvarende lokalplan, medmindre en sådan allerede foreligger.

Tilladelse skal herefter søges på grundlag af § 30 BauGB og efter gældende delstatslige regler (byggelovgivning og eventuelle tilhørende bekendtgørelser) hos den kompetente byggemyndighed.

Scenarie 2 (Stellplads som underordnet, tjenende sideanlæg – typisk turismeplads)

Antallet af pladser underordnes den godkendte hovedanvendelse (op til maks. 15 pladser med en maksimal bredde på 5,0 meter) og tillader kun et begrænset ophold uden campingkarakter (maks. 3 dage). En sådan ordning bør – uanset om der foreligger en lokalplan efter § 30 BauGB (WA, MI, MD, MK, GE, SO) – eller i uplanlagt byområde efter § 34 BauGB – kunne anses for tilladt.

I det åbne land efter § 35 BauGB skal miljøhensyn vurderes særligt kritisk, og der vil ofte opstå kompensationspligt. Overvejende vil sådanne projekter skulle vurderes som “andre projekter” efter § 35, stk. 2 BauGB (med stedbundenhed, f.eks. vingård mv.).

De relevante delstatslige regler skal overholdes på samme måde som i scenarie 1.

Scenarie 3 (Stellplads på offentligt vejareal – korttidsplads)

Denne kategori tilbydes ofte i forbindelse med andre offentlige parkeringspladser. Disse anlæg har som regel kun en central forsynings- og tømningssanlæg. Eksisterende sanitære faciliteter ved offentlige parkeringspladser (P&R-pladser, busterminaler, stationer, messehaller mv.) benyttes ofte.

Pladserne med maksimal bredde på 5,0 meter tillader kun et begrænset ophold uden campingkarakter.

Da overnatning udgør en særlig brug af offentligt vejareal, skal denne særlige brug reguleres ved kommunal vedtægt med klare bestemmelser om opholdets varighed, brug (ingen camping), nattero samt gebyr pr. nat eller dag.

Ved en sådan vedtægt og ved udpegning af et afmærket område inden for det offentlige vejareal kan – efter forfatterens opfattelse – de planlægningsretlige krav opfyldes. Naturligvis skal gældende miljøkrav, vedtægtens bestemmelser samt de generelle krav i delstatslige byggeregler og færdselsretlige bestemmelser overholdes.

Scenarie 4 (Transitpladser)

Disse pladser er kendetegnet ved nærhed til hovedfærdselsårer. Ofte tilbyder rasteplasser eller motorvejsanlæg sådanne faciliteter. Også P&R-pladser kan udpeges til dette formål.

Det er vigtigt, at overnatningstiden klart begrænses til maks. 1 nat, og at campinganvendelse udelukkes. Pladserne skal være tydeligt skiltet.

Hensynet til omkringliggende følsomme anvendelser (boligområder mv.) spiller en vigtig rolle for accepten.

Miljøkrav og bestemmelser i delstatslige byggeregler skal overholdes.

For sådanne anlæg kan kommunale vedtægter være hensigtsmæssige, hvis de etableres på offentlige vejarealer.

I forbindelse med rasteanlæg eller motorvejsanlæg kan sådanne pladser klassificeres som tjenende sideanlæg og vil dermed være tilladt i særlige områder for motorvejsservice samt i erhvervsområder.

For alle anlæg gælder, at både planlægningsretlige og eventuelle regler om særlig brug samt byggelovgivningens bestemmelser (delstatsret) skal overholdes.

Samlede anbefalinger

1. Da en hurtig ændring af BauNVO (2017) næppe er realistisk, bør der i samarbejde mellem kommunalpolitikere, godkendelsesmyndigheder og domstole (forvaltningsret og højere forvaltningsret) udvikles praksisnære løsninger for etablering af autocamperhavne.
2. Tildeling af særlige brugsrettigheder på offentlige vejarealer (offentligt udlagte parkeringspladser) bør styrkes gennem kommunale vedtægter.
3. Tidsbegrænsede autocamperpladser kunne klassificeres som overnatningsvirksomheder efter § 13a BauNVO og dermed – på linje med ferieboliger – tillades i byggezoner.
4. Erhvervsmæssigt drevne autocamperpladser med klar begrænsning af opholdets varighed kunne i uplanlagt byområde efter § 34 BauGB erklæres tilladt som ikke-støjende erhvervsvirksomheder.
5. Autocamperpladser med tidsbegrænsning og fx maksimalt 15 pladser i det åbne land efter § 35 BauGB (f.eks. ved vingårde, gårdbutikker, golfbaner og udflugtsrestauranter) bør kunne erklæres tilladt som underordnede og tjenende sideanlæg.

Disse løsningsforslag forudsætter samarbejde mellem alle involverede parter. Der skal lægges stor vægt på hensynet til naboer, natur- og miljøbeskyttelse samt en ordnet by- og arealudvikling.

Endvidere opfordres både operatører og brugere til at tage hensyn til omkringliggende anvendelser og sikre korrekt drift og brug af pladserne.

Hvis disse forslag anvendes, kan man ikke alene imødekomme brugernes individuelle behov (rejsemotivation), men også bevare og udbygge det allerede eksisterende landsdækkende udbud inden for denne turismesektor.

Udarbejdet 28.05.2018
HWPlan Stadtplanung
Lindenstraße 39
26345 Bockhorn
Telefon 04453 489492
Herbert Weydringer

Link: https://www.reisemobil-stellplatz.info/wp-content/uploads/2018/10/DTV-Planungshilfe_Reisemobilstellplaetze.pdf

https://dchv.de/wp-content/uploads/2025/10/2025_stellplatz_planungshilfe.pdf

Sverige

Hvordan Klassificeres en Stellplads i Sverige?

Klassificeringen af en stellplads afhænger helt af, hvilket serviceniveau der tilbydes.

Enklere stellpladser – som af Trafikverket undertiden kaldes ”Personbilsparkeeringsplads klasse II” – er ofte blot en parkeringsplads, mens pladser med mere omfattende service kan klassificeres som campingpladser.

Alle parkerings- og overnatningspladser behøver ikke at være gratis, selv om det naturligvis er praktisk. Autocamperister betaler gerne for at overnatte, hvis prisen står i rimeligt forhold til den ønskede service.

Sammenfattende kan man sige, at jo tættere en plads ligger på aktiviteter og turistattraktioner – og jo flere der er – desto længere vil man sandsynligvis blive samme sted. Dermed øges også behovet for mere service.

Eller omvendt: Ligger stellpladsen nogenlunde godt placeret og tilbyder god service, vælger man at blive flere nætter.

Enklere stellpladser

I princippet en almindelig parkeringsbås, hvor det er tilladt at holde parkeret natten over. Her tilbydes begrænset eller ingen service, men ofte behøver det ikke være mere kompliceret end det. Autocampere har typisk store tanke til både ferskvand, spildevand og toilet, batterier, gas og nogle gange også solceller, som kan forsyne køretøjet i flere nætter under rejsen mellem sted A og B.

Stellplads med service

Her begynder der at ske mere på pladsen, og prisen er derfor også højere end på den enkle stellplads. Der tilbydes ofte eltilslutning, tømning af gråt vand og toiletkassette samt påfyldning af drikkevand. Nogle steder tilbydes også adgang til bad, servicebygning og i enkelte tilfælde enklere køkkenfaciliteter.

Campingpladser

Her har svenskerne forladt stellpladsen og bevæget os ind på et egentligt ferieanlæg. Her tilbydes forskellige niveauer af faciliteter – fra grundlæggende service som toiletter og vand til fuld service med eltilslutning, swimmingpool, legepladser, restaurant og ofte også dagligvarebutik.

Det er den tyske model 1:1

Links: <https://view.publitas.com/m-s/hrf-folder-fricamping-vad-galler- alla/page/4>
<https://www.scr.se/husbilsdestination-sverige/stallplats-husbilsdestination/>

Holland: En differentieret og fleksibel model for autocamperpladser

Holland har gennem de seneste 15–20 år udviklet en af Europas mest strukturerede og velfungerende modeller for autocamperturisme. Udgangspunktet har været en enkel erkendelse: Autocamperen er et selvforsynende køretøj, og overnatning i den er ikke automatisk det samme som camping.

Denne sontring har været afgørende for udviklingen.

Klar skelnen mellem pladstyper

Holland arbejder i praksis med tre hovedkategorier:

Campingpladser

Traditionelle campings med fulde faciliteter. Her er almindelig campingadfærd tilladt – markiser, møbler, telte mv. Autocampere er blot én af flere målgrupper.

Camperlocaties (autocamperpladser)

Dedikerede pladser til autocampere. De kan være kommunale eller private og spænder fra simple parkeringsarealer med basisservice til egentlige camperparker.

Her kan reglerne variere, men campingadfærd er ofte begrænset eller reguleret. Fokus er parkering med overnatning og eventuel service – ikke traditionel campingdrift.

Offentlige parkeringspladser

Overnatning i autocamper er som udgangspunkt tilladt, medmindre lokal skiltning forbyder det. Det er parkeringen, der reguleres – ikke søvnen.

Denne tredeling skaber klarhed og reducerer konflikter.

Link: https://www.nkc.nl/pdf/camperplaatsen-ebook-ds_3v.pdf

NÆSTE BILAG

BILAG 4: EU-retlig vurdering af klassifikation af autocamper parkering som camping

Spørgsmålet om, hvorvidt parkering med overnatning i autocamper skal klassificeres som camping, er ikke alene et nationalt planretligt anliggende. Det berører centrale bestemmelser i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF) og de grundlæggende principper om fri bevægelighed og proportional regulering.

Autocampere er varer i EU-retlig forstand. Når et medlemsland gennem regulering i praksis begrænser anvendelsesmulighederne for et lovligt markedsført køretøj, skal dette vurderes i lyset af TEUF artikel 34 om forbud mod foranstaltninger med tilsvarende virkning som kvantitative restriktioner. Hvis en medlemsstat gør det væsentligt vanskeligere at anvende autocampere til deres naturlige formål – mobil overnatning – ved at henvise al overnatning til campingpladser under særregulering, kan dette udgøre en indirekte handelshindring.

EU-Domstolen har i sin praksis konsekvent fastslået, at nationale regler, der ikke direkte diskriminerer, men som i praksis hindrer markedsadgang, kan være omfattet af artikel 34. Selv om reguleringen formelt gælder alle, kan den have større praktisk betydning for udenlandske brugere, som ikke har lokal kendskab eller adgang til sæsonåbne campingpladser.

Derudover aktualiseres TEUF artikel 56 om fri udveksling af tjenesteydelser. Autocamperturisme er en grænseoverskridende tjenesteydelse. Når millioner af borgere fra Tyskland, Nederlandene, Sverige og Norge rejser med autocamper på tværs af grænser, er det udtryk for reel mobilitet inden for det indre marked. Nationale regler, der systematisk begrænser bynær parkering eller gør korttidsophold afhængig af campingtilladelse, kan udgøre en restriktion på fri tjenesteydelser, hvis de ikke er nødvendige og proportionale.

Proportionalitetsprincippet er centralt. Medlemsstaterne kan regulere af hensyn til miljø, byplanlægning og offentlig orden. Men reguleringen skal være egnet til formålet og må ikke gå videre end nødvendigt. At ligestille en tidsbegrænset parkering på offentlig parkeringsplads med etablering af en campingplads med servicebygninger kan være svært at begrunde som proportionel regulering, hvis mindre indgribende midler – eksempelvis tidsbegrænsning, skiltning og ordensregler – kan opnå samme hensyn.

Endvidere bør TEUF artikel 107 om statsstøtte inddrages. Hvis reguleringsmodellen i praksis reserverer overnatningsmuligheder til en bestemt erhvervsform, mens alternative driftsformer udelukkes eller begrænses, kan der opstå spørgsmål om selektiv begunstiggelse. Det gælder især, hvis kommuner afskæres fra at etablere tidsbegrænsede parkeringsløsninger, mens eksisterende campingvirksomheder opnår en de facto markedsbeskyttelse.

Det skal understreges, at EU-retten ikke forpligter medlemsstater til at etablere bestemte typer pladser. Men den forpligter medlemsstater til at sikre, at regulering ikke skaber skjulte handelshindringer eller uforholdsmæssige restriktioner for lovlig mobilitet i det indre marked.

En differentieret regulering, hvor der sondres klart mellem camping (rekreativ arealanvendelse med råderet over jord) og parkering (tidsbegrænset trafikal anvendelse uden campingkarakter), vil være bedre i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet og med EU's grundlæggende friheder.

Afslutningsvis bør det bemærkes, at EU samtidig moderniserer mobilitetsregler, herunder kørekortregler for køretøjer op til 4,25 ton. Når EU understøtter mobilitet, bør nationale reguleringsmodeller ikke modvirke denne bevægelse gennem en bred klassifikation, der gør normal parkering til camping.

Det anbefales derfor, at reguleringen indrettes således, at tidsbegrænset parkering uden campingkarakter kan etableres og reguleres via færdselsretlige og kommunale bestemmelser, mens egentlig camping fortsat reguleres som særskilt rekreativ arealanvendelse. En sådan model vil styrke retssikkerhed, proportionalitet og overensstemmelse med EU-retten.

<https://www.eu.dk/da/dokumenter/traktater/traktaten-euf?rfd=1>

NÆSTE BILAG

BILAG 5: Vejdirektoratet og Nævnenes Hus om autocamperparkering

Vejdirektoratet bemærker indledningsvis, at begreberne "campering" og "raste" ikke er defineret eller reguleret i den lovgivning, som Vejdirektoratet administrerer, dvs. vejloven⁴ og privatvejsloven⁵ (vejlovgivningen) og dele af færdselsloven.

Parkering" er defineret i færdselslovens § 2, nr. 18, som **"enhver hensætning af et køretøj med eller uden fører"**⁷. Uanset om der er personer, som opholder sig i køretøjet, om der overnattes i køretøjet og **uanset varigheden af hensættelsen**, vil der være tale om en parkering i færdselslovens forstand. Man så at sige "overgår ikke til et andet begreb", fx campering, som følge af den tidsmæssige udstrækning af hensættelsen eller som følge af, at der overnattes i køretøjet

Hvis køretøjet, fx en autocamper, er hensat i overensstemmelse med færdselslovens almindelige standsnings- og parkeringsbestemmelser i §§ 28-29 og evt. lokalt afmærkede

parkeringsrestriktioner, er der intet i færdselsloven, som begrænser køretøjets adgang til at forblive hensat (parkeret).

Vejdirektoratet bemærker endvidere, at det følger af færdselslovens § 92, stk. 1, at vejmyndigheden⁸ for en offentlig vej med samtykke fra politiet kan træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse og indretning, herunder bestemmelser om standsning og parkering, jf. bestemmelsens nr. 1. Vejmyndigheden kan træffe tilsvarende bestemmelser for private fællesveje i by og bymæssigt område, jf. privatvejslovens § 57, stk. 2.

Vejmyndigheden kan eksempelvis træffe bestemmelse om, at parkeringspladser skal være forbeholdt en given køretøjstype, bestemmelser om parkeringsforbud, evt. i et givent tidsrum, bestemmelser om tidsbegrænset parkering m.v. Sådanne bestemmelser skal, med de undtagelsesmuligheder der følger af færdselslovens § 92 c, stk. 4, afmærkes lokalt i henhold til reglerne i bekendtgørelse om vejafmærkning⁹ og bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning¹⁰ - også benævnt autoriseret afmærkning.

Ovennævnte bestemmelser skal sagligt begrundes i de hensyn, som lovligt kan varetages efter § 92, stk. 1. Dette vil typisk være færdselsmæssige hensyn, herunder hensyn til færdselsreguleringen, færdselsafviklingen og færdselssikkerheden. Herudover kan der tillige varetages hensyn af mere almen karakter, så som fx sikkerhedsmæssige hensyn i bred forstand, miljømæssige hensyn og hensyn til lokale næringsdrivende.

Håndhævelse af færdselslovens regler om standsning og parkering samt lokalt fastsatte parkeringsbestemmelser varetages af politiet og evt. det kommunale parkeringskorps eller Færdselsstyrelsen¹¹. Overtrædelser sanktioneres med en parkeringsafgift, der som udgangspunkt udgør 510 kr., jf. færdselslovens § 121, stk. 5.

Herudover bemærker Vejdirektoratet, at det kræver kommunens tilladelse at anbringe materiel, løsøregenstande og lignende varigt eller midlertidigt på kommuneveje. Det følger af vejlovens § 80, stk. 1, nr. 1.

Bestemmelsen er udtryk for en anerkendelse af vejmyndighedens ejendomsret til vejarealet. Den skal først og fremmest sikre, at vejarealet kan anvendes til trafikale og andre alment anerkendte formål. Reglerne i vejlovens § 80 omhandler den særlige - altså ikke trafikale - råden over vejarealet.

Hvis man fx ifm. en parkering af en autocamper ønsker at opstille bord- og bænkesæt, grill og lign. på det offentlige vejareal, skal man formelt søge vejmyndigheden om tilladelse, før man påbegynder disse aktiviteter.

Vejdirektoratet kan ikke udelukke, at en given benyttelse af et hensat køretøj efter omstændighederne i sig selv kan siges at have karakter af en særlig - ikke trafikal - råden, og at vejlovens § 80 som følge deraf vil finde anvendelse på det hensatte køretøj.

Vejdirektoratet kan ikke udelukke, at en given benyttelse af et hensat køretøj efter omstændighederne i sig selv kan siges at have karakter af en særlig - ikke trafikal - råden, og at vejlovens § 80 som følge deraf vil finde anvendelse på det hensatte køretøj.

Vejmyndigheden kan udstede påbud om fjernelse af genstande mv., hvis disse er anbragt på vejarealet uden tilladelse og der ikke efterfølgende kan meddeles tilladelse, jf. vejlovens § 81, stk. 1.

I privatvejslovens § 66, stk. 1, findes en tilsvarende bestemmelse for private fællesveje i by og bymæssigt område. Til forskel for tilladelse efter vejlovens § 80, stk. 1, kan en tilladelse efter privatvejslovens § 66, stk. 1, kun udnyttes, hvis man også på et privatretligt grundlag har ret til den særlige råden på det pågældende vejareal.

Afslutningsvis bemærkes det, at Vejdirektoratet er bekendt med, at adskillige havne er kommunalt ejede havne, hvor vejene, herunder parkeringspladserne, inden for havnens areal hverken er kommuneveje eller private fællesveje¹².

Sådanne arealer, som i vejretlig forstand er rent private veje, er ikke reguleret af vejloven eller privatvejsloven, hvorimod færdselsloven vil finde anvendelse, hvis arealet er en vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter, jf. lovens § 1.

Det er uden betydning for vejens vejretlige status af privat vej, om selve den ejendom, hvorpå vejen ligger, ejes af staten, kommunen eller en anden offentlig myndighed. Der findes ingen vejmyndighed for rent private veje. Spørgsmålet, om der skal indføres særlige parkeringsrestriktioner, er derfor et privatretligt spørgsmål.

Spørgsmålet om afmærkningen af en eventuel parkeringsrestriktion på disse veje er dog reguleret i færdselslovens § 97, stk. 2, hvilket indebærer, at det kræver politiets tilladelse at benytte autoriseret afmærkning, ligesom politiet i en række tilfælde kan kræve uautoriseret afmærkning fjernet og eventuelt erstattet med autoriseret afmærkning, hvis vej- eller broejeren fortsat ønsker reguleringen afmærket.

Vi anser herefter din henvendelse for besvaret fsva. lovgivningen på Vejdirektoratets område. Vi kan herudover henvise til Plan- og Landdistriktsstyrelsen, som administrerer Campingreglementet.

Kilde: <https://afgoerelsesportal.vd.dk/h/22d41099-3a45-4de5-9d37-a0a5152eac33/d3cd8c35fd2e43fbbe4249793e0ec419?showExact=true>

Bord stole og markisen men ikke fortelte er under visse forudsætninger tilladt på pladsen, skiltet til autocampere ifølge en dom fra Nævnes hus, hvis det pakkes sammen efter endt brug eller om natten.

Arealet er ejet af Assens Kommune. Kommunen har oplyst, at brugsretten til arealet er overdraget til V1, som har fuld råderet over arealet. Autocamperpladsen er indrettet med individuelle båse ned mod lystbådehavnen. Der er opsat skiltning om, at der ikke må lægges tæpper på jorden eller sættes hegn op, samt at markiser, borde og stole skal pakkes ned for natten.

Nævnet finder, at pladsen har karakter af et parkeringsareal, hvor førere af autocampere m.v. lovligt kan parkere, eller stoppe for at hvile sig med henblik på at kunne fortsætte sin kørsel forsvarligt.

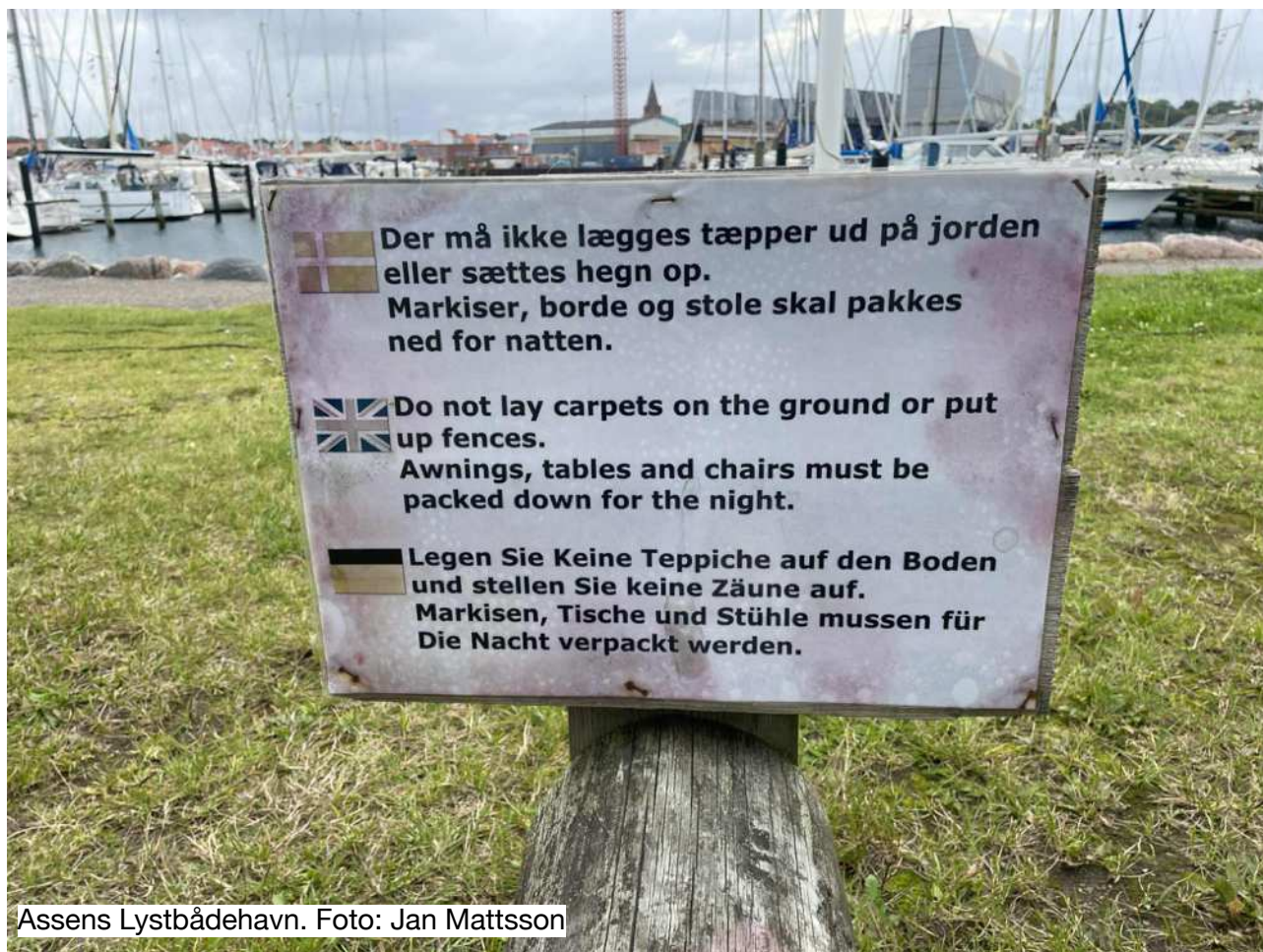
<https://pkn.naevneneshus.dk/afgoerelse/97e72c17-f451-4500-8942-c897fb7e259f>

Fra tilladelser givet af kommune.

Tilladelsen er givet på betingelse af: ▪ At der opsættes skilt med oplysning om, at der på parkeringspladserne kun må parkeres. Der må ikke etableres afskærmende beplantning mellem parkeringsbåsene. Hegn, markiser, borde, stole og lignende skal pakkes ned for natten.

<https://vardekommune.dk/wp-content/uploads/2026/02/GEO-2025-05404-Landzonetilladelse-til-opfoerelse-af-plads-til-3-campingheder-og-p-plads-for-7-autocampere.pdf>

At der ikke må opsættes fortelte eller lignende, og at borde, stole og andre løsøregenstande i forbindelse med de parkerede autocampere kun må stå fremme, når de benyttes,
https://vardekommune.dk/wp-content/uploads/2022/08/Sagsnr20-12181_Doknr108201-22_v1_Zonesag-Landzonetilladelse-Autocamperparkeringsplads-og-lovliggoerelse-af-overdaekkde-arealer.pdf



Assens Lystbådehavn. Foto: Jan Mattsson

NÆSTE BILAG

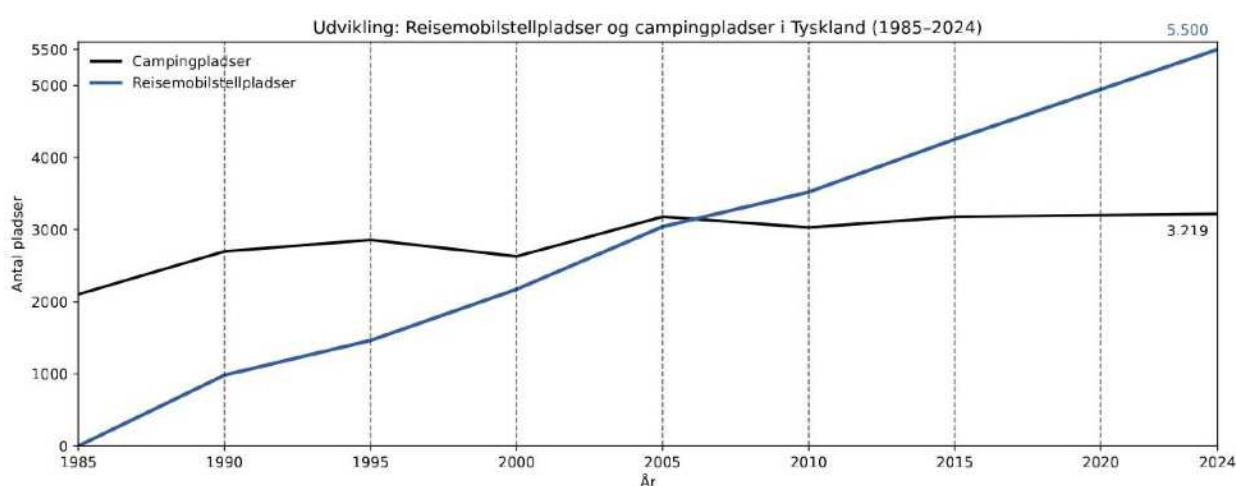
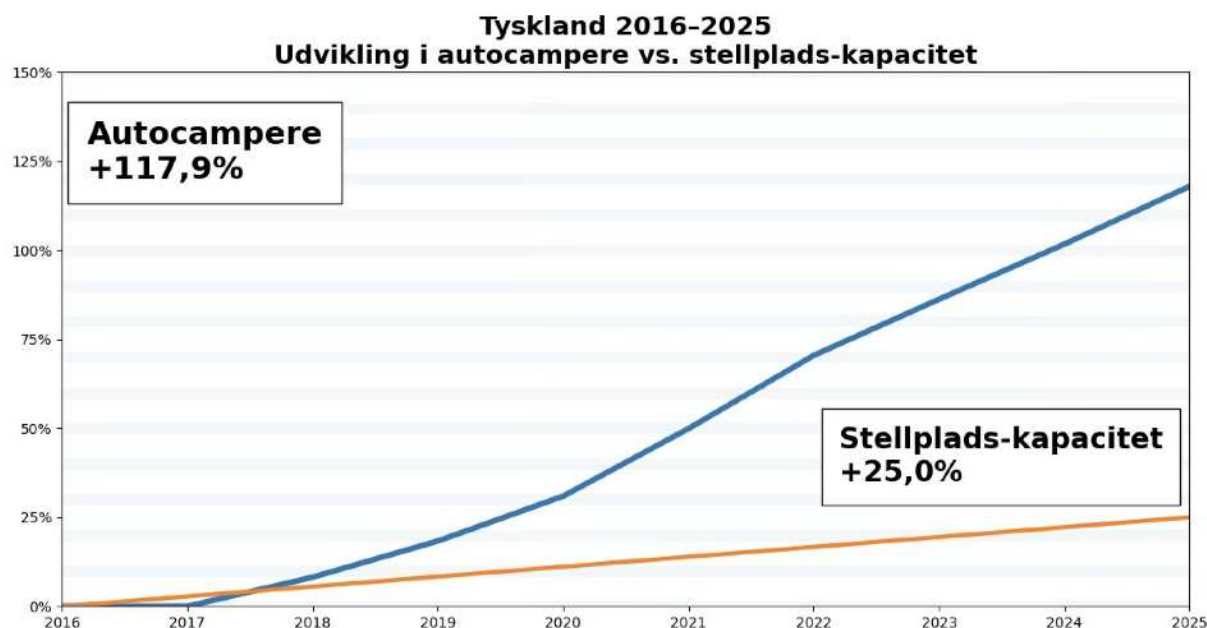
BILAG 6: Autocamperturismen vokser strukturelt – infrastrukturen halter bagefter

Autocamperturismen er ikke en midlertidig bølge. Den er en strukturel forandring i europæisk mobilitet, ferieadfærd og turismeøkonomi. Tallene dokumenterer udviklingen klart – og de viser samtidig en markant ubalance mellem efterspørgsel og kapacitet.

Ifølge Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) er antallet af registrerede autocampere i Tyskland steget fra 450.167 i 2016 til 981.010 pr. 1. januar 2025. Det svarer til en vækst på 117,9 procent på under ti år. Bestanden er mere end fordoblet.

I samme periode er kapaciteten på stellpladser – de parkeringsbaserede overnatningspladser målrettet autocampere – steget med omkring 25 procent. Ifølge Planungshilfe Reisemobilstellplätze 2025 fra Deutscher Caravaning Handelsverband (DCHV) og Caravaning Industrie Verband (CIVD) fandtes der i 2024 omkring 5.500 stellpladser med cirka 77.000 standpladser i Tyskland. Antallet af

anlæg er siden 2016 steget med omkring 51 procent, men den samlede kapacitet kun med cirka 25 procent.
Det betyder, at markedet vokser omtrent fire gange hurtigere end infrastrukturen.



[NÆSTE BILAG](#)

BILAG 7: Kommunal drift af Stellpladser

Det samlede antal Stellplätze i Tyskland (Europas største autocamperland) ligger på over 5.000, og en betydelig del af dem er etableret eller drevet af kommuner, kommunale selskaber eller lokale turistorganisationer – særligt i byer og turistområder. Der findes dog ingen central statistik, der præcist adskiller kommunal drift fra privat drift. I Tyskland er det ikke kun private aktører og campingpladser, der driver autocamperpladser (Wohnmobilstellplätze). En markant del – især de bynære og havnenære pladser – drives af kommunale forsyningsselskaber, de såkaldte **Stadtwerke**.

Hvad er Stadtwerke?

Stadtwerke er kommunalt ejede forsyningsselskaber, som traditionelt står for el, vand, varme, affald, havnedrift, parkering og ofte også kollektiv trafik. I mange byer har de et bredt infrastrukturelt mandat og arbejder ikke udelukkende med profit, men med lokal udvikling og service.

Det betyder, at autocamperpladser i Tyskland ofte betragtes som **turismeinfrastruktur – ikke som campingvirksomhed**.

Det er ikke kun i Tyskland, at kommuner driver autocamperparkering. I store dele af Europa indgår stell- og autocamperpladserpladser som en naturlig del af den kommunale infrastruktur. I Tyskland er det udbredt, at kommuner eller kommunale selskaber etablerer og driver Stellplätze som parkeringsanlæg med servicefaciliteter. I Frankrig sker det både direkte kommunalt og i samarbejde med operatører som Camping-Car Park, hvor kommunen stiller areal til rådighed, mens driften er digitaliseret. I Norge drives mange bobilplasser af kommuner eller kommunale havne, ofte centralt placeret for at understøtte lokal handel. Tilsvarende modeller findes i Sverige, Holland, Spanien og Portugal m.fl.

Danske kommuner har i flere tilfælde bortforpagtet deres kommunalt ejede campingpladser ud. Kommuner driver – direkte eller indirekte – også vandrehjem, ofte gennem selvejende institutioner eller fonde med kommunal opbakning. Mange er tilknyttet Danhostel, hvor kommunen typisk stiller bygninger, garanti eller driftsaftale til rådighed, mens den daglige drift kan være forpagtet, Lystbådehavne, mange med mindre autocamper parkering, P-huse og P-pladser og idrætshaller mv.

Tidligere Indenrigsminister Magrethe Vestager sker i i svar: Jeg kan generelt oplyse, at de almindelige kommunalretlige grundsætninger om kommuners opgavevaretagelse – de såkaldte kommunalfuldmagtsregler – finder anvendelse i det omfang opgavevaretagelsen ikke er reguleret i den skrevne lovgivning.

Det er antaget i de kommunale tilsynsmyndigheders praksis og i den juridiske litteratur, at en kommune efter disse grundsætninger som udgangspunkt ikke uden lovhjemmel kan drive handel, håndværk, industri og finansiell virksomhed. Det er endvidere antaget, at en kommune som udgangspunkt ikke uden lovhjemmel kan yde tilskud til enkeltpersoner eller til enkelte virksomheder.

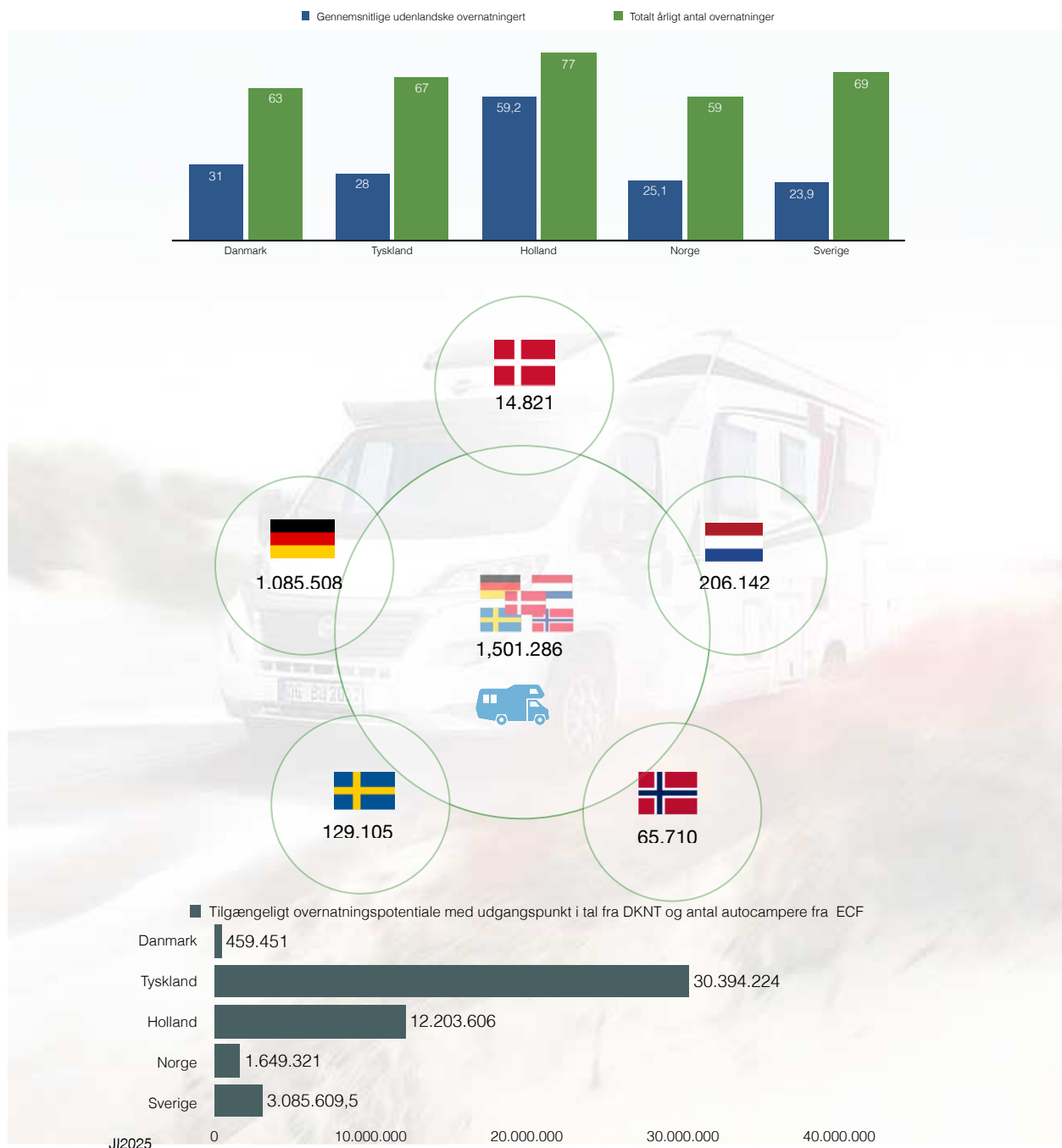
Det er imidlertid i de kommunale tilsynsmyndigheders praksis anset for lovligt, at kommuner – under visse betingelser – etablerer og driver eller støtter vandrerhjem og campingpladser. Dette gælder, selvom det ikke kan udelukkes, at der herved påføres hotelerhvervet konkurrence. Baggrunden herfor er kommunernes almindelige interesse i at tilvejebringe og stille faciliteter til rådighed for borgernes fritidsaktiviteter.

Hertil kommer, at det efter de nævnte grundsætninger tillige antages, at en kommune kan varetage opgaver, der har til formål at fremme turismen i kommunen. Det betyder, at det er en betingelse, at kommunens formål med at drive eller støtte de omtalte faciliteter ikke er at opnå en fortjeneste, men at fremme borgernes fritidsaktiviteter og turismen. I sådanne tilfælde ligger det således inden for kommunalfuldmagts rammer, at en kommune stiller kommunal ejendom vederlagsfrit til rådighed til de beskrevne formål. <https://www.ft.dk/samling/20131/almdel/kou/spm/121/svar/1152685/1395105.pdf>

BILAG 8: Autocamperturisme potentiale fra Danmark nære markeder 2025

Autocamperturisme potentiale fra Danmarks nære markeder

Autocamper-overnatnings potentialet til og med 31. dec 2025 fra Danmarks næremarkeder inkl. Danmark. 1,50 mill autocampere i de 5 lande og 47,79 mill. overnatninger udenfor nær markedernes egne landegrænser med tal fra udgangen af 2025. Autocampere i brug i Europa 2020: 2.427.942 + salg i 2021: 181.304 + salg i 2022: 147.498 + salg i 2023: 146.339 + salg i 2024: 160.342 + sal i 2025: 161.341 = Total pr 31/12 2025 i Europa: 3.224.766. Data kilder DKNT og European Caravan Federation



NÆSTE BILAG

BILAG 9: Kommunalt drevne autocamperpladser i Tyskland



Kommunal autocamperplads til 37 campere, der drives privat i Geisingen:

<https://www.geisingen.de/reisemobilstellplatz/Stellplatzordnung>



STADE Marketing und Tourismus GmbH på sydsiden af Elben, der er et datterselskab af [Hansestadt Stade \(bystyrelse/kommune\)](#) og udfører by- og turistmarkedsføring på vegne af

kommunen., driver ikke mindre end 3 autocamperpladser, hvor den største er med 79 pladser. <https://stade-tourismus.de/de/planen-und-buchen/uebernachten/mit-dem-wohnmobil-in-stade/>



Stadtwerke Celle er **kommunalt forankret og ejet af byen Celle**, med ansvar for lokal forsyning og driftsopgaver, selvom det juridisk er et GmbH. Pladsen i Celle har 67 pladser ved Celle Badeland, 5 - 10 minutters gang fra centrum og drives af Celler Parkbetriebe GmbH, et helejet datterselskab af Stadtwerke Celle GmbH. <https://womo-celle.de/>



Stellpladsen med 130 pladser ved en tidligere Færgehavn i Cuxhaven – ofte kaldet “Die Platte” – drives af **Nordseeheilbad Cuxhaven GmbH**, som er byens officielle **turisme- og kurforvaltning**. Nordseeheilbad Cuxhaven GmbH er et **kommunalt ejet selskab (GmbH)** under Cuxhaven og varetager blandt andet turismeudvikling, herunder denne stellplatz. <https://www.cuxland.de/hotel/wohnmobilstellplatz-faehrhafen>



Mere end 800 kommuner i Europa valgt at overlade administrationen af deres autocamperpladser til franske CAMPING-CAR PARK-netværk. Dette giver dem mulighed for at drage fordel af professionel support, moderne teknologi og et stærkt netværk i hele 6 lande i EU, deriblandt Tyskland. **Økologi** – Hver plads er udstyret med en miljøvenlig spildevandsstation. **Økonomi** – To tredjedele af indtægterne fra parkeringspladser går direkte tilbage til kommunen. Herover Stellplatz Singen (Freiburg Region) med 23 pladser. <https://pro.campingcarpark.com/en/> https://www.campingcarpark.com/en_GB

BILAG 10: Afsluttende bemærkning

Autocamperturismen er her allerede. Den vokser fortsat, og den bevæger sig frit på tværs af grænser. Investeringen i parkeringsbaseret infrastruktur er relativt beskeden, risikoen er lav, og den lokale afledte omsætning er dokumenterbar. Det handler ikke om at vælge mellem campingpladser og autocamperpladser, men om at sikre mangfoldighed og proportional planlægning.

Kommunerne har både kompetencen og muligheden for at handle allerede nu. Spørgsmålet er ikke, om udviklingen kommer – men om værdiskabelsen skal ske i Danmark eller hos vores nabolande.

Erfaringer fra sammenlignelige kommuner i Tyskland og Sverige viser, at velplanlagte stellpladser med 30–50 enheder ofte har en relativt kort tilbagebetalingstid. Med moderat anlægsniveau, lav

bemanding og digital betaling kan investeringen i mange tilfælde være indtjent på få år gennem pladsindtægter alene – før den afledte lokale omsætning medregnes.

Når detailhandel, restauration og serviceerhverv indregnes, overstiger den samlede samfundsøkonomiske effekt typisk selve anlægsinvesteringen betydeligt.

!

TAK for jeres tid!

[TILBAGE TIL BILAG OVERSIGT.](#)



keep it

SIMPLE