

# Die baurechtliche Legalisierung von Wagenplätzen – Ansätze und Perspektiven



# Die baurechtliche Legalisierung von Wagenplätzen – Ansätze und Perspektiven

Diese Expertise wurde von einer Arbeitsgruppe in Leipzig erstellt.  
Juristische Recherchen und Einschätzungen wurden vom Leipziger  
Rechtsanwalt Jakob Simon (Bau- und Architektenrecht) beigesteuert.

Zeitraum der Bearbeitung: Juli 2016–Februar 2018

Redaktionelle Endbearbeitung: März 2018

Kontakt zur Autor\_innengruppe: [k.schotte@nirgendwo.info](mailto:k.schotte@nirgendwo.info)

Über diese Adresse können auch weiterführende Unterlagen  
bezogen werden.

Leipzig, März 2018

Danke an alle Beteiligten!

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>7</b>	1. Vorwort	<b>28</b>	5. Fazit
<b>8</b>	2. Bekannte baurechtliche Genehmigungen oder Duldungsformen für Wagenplätze	<b>30</b>	Literatur / Quellen
<b>8</b>	2.1 Flächennutzungsplanänderung mit Genehmigung als bauliche Gesamtanlage	<b>31</b>	Materialsammlung
<b>9</b>	2.2 Flächennutzungsplanänderung ohne Baugenehmigung	<b>31</b>	Impressum
<b>9</b>	2.3 Städtebaulicher Vertrag mit Bebauungsplan bzw. Satzungsänderung		
<b>11</b>	2.4 Wohnwagengesetz in Hamburg		
<b>12</b>	2.5 Exkurs: Die Situation in Leipzig		
<b>14</b>	3. Gerichtliche Entscheidungen im Zusammenhang mit Wagenplätzen		
<b>15</b>	3.1 Vom Bauamt verhängte Zwangsmaßnahmen		
<b>17</b>	3.2 Von Dritten veranlasste Prozesse		
<b>20</b>	4. Die Voraussetzungen für die Legalisierung von Wagenplätzen und Wagen		
<b>21</b>	4.1. Bauplanungsrechtliche Voraussetzungen für die Legalisierung von Wagenplätzen		
<b>21</b>	4.1.a Innen- und Außenbereich		
<b>22</b>	4.1.b Wagen oder Wagenplatz		
<b>23</b>	4.1.c Bebauungsplan oder andere Zulässigkeit		
<b>25</b>	4.2. Bauordnungsrechtliche Voraussetzungen für die Legalisierung von Wagen und Wagenplätzen		



## 1. Vorwort

In Deutschland gibt es eine Vielzahl von Wagenplätzen, vorwiegend auf Brachflächen in mittleren und größeren Städten. Für einen kleinen Teil der bestehenden Wagenplätze gibt es Lösungen, die über eine stillschweigende Duldung des IST-Zustandes hinausweisen.

Es kann vorangestellt werden, dass eine Kooperation mit Entscheidungsträgern in der Verwaltung ebenso unerlässlich ist wie der politische Wille, Wagenplätze als einen Teil der Vielfalt im urbanen Raum wert zu schätzen.

In dieser Expertise werden anhand bestehender Beispiele die Möglichkeiten erörtert, unter denen das Leben in Wagen und/ oder auf Wagenplätzen bauordnungs- und bauplanungsrechtlich auf Gemeindeebene legalisiert werden kann, um mehr Rechtssicherheit für die Bewohner\_innen und die Stadt/ Gemeinde/ Kommune zu erreichen.

Unabhängig vom Baurecht gibt es den Ansatz, Wagenplätze rechtlich in einem eigenständigen Gesetz zu regeln. Diese Idee wird hier nicht weiter verfolgt, weil bundesweit keine politische Lobby für eine so umfassende Änderung erkennbar ist.

Diese Expertise soll ein Beitrag dazu sein, den Menschen, die sich für diese Wohnform entschieden haben, einen legalisierten und abgesicherten Status als Bürger\_innen ihrer Gemeinden zu gewährleisten und Verantwortlichen in Stadt- und Regionalverwaltungen Anhaltspunkte zu geben, wie eine Legalisierung umsetzbar sein kann.

Sie erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, gerne darf damit weiter gedacht und weiter gearbeitet werden. Über Rückmeldungen freut sich die Autor\_innengruppe.

## 2. Bekannte baurechtliche Genehmigungen oder Duldungsformen für Wagenplätze

Die folgenden Beschreibungen widmen sich bekannten Plätzen in bestimmten Städten. Wir haben uns bei der Beschreibung um größtmögliche Aktualität bemüht.

### 2.1. Flächennutzungsplanänderung mit Genehmigung als bauliche Gesamtanlage

#### *Lüneburg: FNP<sup>1</sup>-Änderung im Außenbereich und mit Baugenehmigung*

In jüngerer Zeit ist die Wagenburg des Lebenswagen e.V. in Lüneburg ein beachtetes Beispiel. Die Fläche befindet sich im planerischen Außenbereich. Dem Platz mit einer Fläche von 9.000 qm wurde als bauliche Gesamtanlage am 21.12.2012 eine Baugenehmigung erteilt. Dies geschah vor dem Hintergrund einer Flächenausweisung im Flächennutzungsplan als Sondergebiet „Experimentelle Lebensstile“. Der Verein hat einen Pachtvertrag mit der Stadt (Eigenbetrieb Gebäudewirtschaft) bis 2020 abgeschlossen und somit mittelfristig eine gesicherte Situation für die 40 Wagen geschaffen. In die Baugenehmigung wurde folgender Hinweis aufgenommen: Die Nutzung als Wagenplatz entspricht der Darstellung des FNP (68. Änderung) als „Sonderbaufläche für experimentelle Lebensstile“ (unmotorisierte Bauten ohne Fundament für

dauerhaftes Wohnen mit Gemeinschaftsanlagen, Sanitäranlage, Telefon, Fahrradabstellanlage, Unterstände). Weitere Auflagen sind: Erhaltung/Erweiterung der Grünflächen, Anschriften der Bewohner\_innen ind individualisierbar, gesicherte Erschließung, PKW-Stellplätze.

Der jährliche Pachtzins beträgt 900,- Euro, die Stadt hat ein Sonderkündigungsrecht mit einer Frist von einem Jahr.

### 2.2. FNP-Änderung ohne Baugenehmigung

#### *Kiel: FNP-Änderung ohne Baugenehmigung*

In Kiel (Aubrook 100, 42113 Kiel) wurde der FNP geändert (Sonderbaufläche „Alternatives Wohnen“), aber keine Baugenehmigung erteilt. Hintergrund: Die Gruppe lehnte eine Kooperation mit der Behörde ab. Daraufhin fand die Umwidmung auf Initiative der Behörde und ohne weitere Absprachen mit der Gruppe statt.

### 2.3. Städtebaulicher Vertrag mit Bebauungsplan bzw. Satzungsänderung

#### *Witzenhausen: FNP- und Bebauungsplanänderung und Städtebaulicher Vertrag*

Im nordhessischen Witzenhausen hat das Stadtparlament im November 2015 den Weg für das Projekt „Experimentelles Wohnen im Umweltschaugarten“ frei gemacht und dafür den Flächennutzungs- und den Bebauungsplan geändert. Jetzt ist der Schaugarten ein „Sondergebiet“: Hier ist das Wohnen erlaubt, die sieben Bewohner\_innen dürfen ihr Projekt mit dem Ziel, alltägliches Leben und Umweltschutz in Einklang zu bringen, umsetzen.

<sup>1</sup> FNP = Flächennutzungsplan, nachfolgend abgekürzt

Zur Begründung: Der Schaugarten ist keine „wilde Wohnwagensiedlung“, es bestehe „keine Gefahr der Zersiedelung des Außenbereichs“<sup>2</sup>, wie Bauamtsleiter Bernd Westermann im Bauausschuss erläuterte. „Sein Alleinstellungsmerkmal ist die Kooperation mit der Universität, von der auch die Stadt profitiert.“ Denn der Betreiber, der Verein Urtica, arbeitet mit den Fachbereichen Architektur und Ökologische Agrarwissenschaften zusammen. Studierende können ihr Wissen im Schaugarten anwenden und vertiefen. In der Umweltbildungsstätte finden zudem regelmäßig Seminare und Workshops statt.

Trotzdem gibt es einige Auflagen: Die Bewohner\_innen dürfen in maximal acht Wagen wohnen, die man problemlos wieder entfernen kann. Zudem ist der Bau von Komposttoiletten, drei Gewächshäusern und einem Lehmbackofen erlaubt. Abwasser darf durch eine Schilfbeerkläranlage geklärt werden. Für Besucher\_innen soll es einen Parkplatz geben.

Zudem verpflichtet sich Urtica, im Falle einer Vereinsauflösung alle Gebäude wieder zurück zu bauen. Der Verein zahlt dafür als Sicherheitsleistung 10.000 Euro auf ein Treuhandkonto. Die Stadt wird die Zufahrt so ausbauen, dass bis zu 16 Tonnen schwere Fahrzeuge der Feuerwehr das 9300 Quadratmeter große Areal erreichen können. Zudem muss ein 100 Kubikmeter Wasser fassender Löschteich gebaut werden.

### „Grüne Gräser“ Wagenplatz in Bramsche

In Bramsche gab es die Idee zum Projekt „Grüne Gräser“, das am Ende nicht zustande kam. Wir nehmen es hier aber auf, weil sich an dem entwickelten

Strategieplan sehr gut zeigen lässt, wie gut und lösungsorientiert die Zusammenarbeit zwischen Verwaltung, Stadtplanungsamt, dem Bauamt und dem Landkreis funktionieren kann; sowie auf politischer Ebene mit den Stadträten und entsprechenden Ausschüssen, insbesondere dem Bauausschuss. Da die Nutzung des Geländes als Wagenplatz über einen Verein geregelt werden sollte, dieser aber nicht Besitzer des Geländes war, wurde sich mit der Gemeinde und dem Besitzer darauf geeinigt, nach §11 BauGB einen „Durchführungsvertrag mit der Stadt“ abzuschließen, damit der Besitzer nicht die Kosten der Umwidmung und damit verbundener Verwaltungskosten zu tragen hat. Das Gelände liegt im Außenbereich, grenzt allerdings an den Innenbereich und §13 BauGB zur „Wohnbebauung im Innenbereich“ wurde angewendet<sup>3</sup>. Die Anwendung des §13 BauGB führte neben der Möglichkeit zur Festsetzung von Bebauungsplänen und Baugenehmigungen, auch zur Reduzierung von Kosten für die Verwaltung. Im FNP war entsprechend eine Umwidmung des Geländes nach §11 BauNVO als „Sondernutzungsfläche für nachhaltiges Leben, Wohnen und Wirtschaften“ vorgesehen, um eine Zweckbestimmung und die Art der Nutzung gesondert für das Gelände festsetzen zu können.

## 2.4. Wohnwagengesetz in Hamburg

### Hamburg: Trotz Wohnwagengesetz nur Duldung

In Hamburg gibt es eine Sondersituation. Der Stadtstaat hat 1999 das seit 1959 bestehende Wohnwagengesetz novelliert. Zum Einen wurde festgesetzt, dass für zugelassene Wohnwagenplätze und für die darauf abgestellten Wohnwagen die Hamburgische Bauordnung keine Anwendung findet. Allerdings ist

<sup>2</sup> Hessische Niedersächsische Allgemeine Zeitung vom 18.11.2015 „Stadtverordnete erlauben Wohnen im Umweltschaugarten Witzhausen“

<sup>3</sup> Nähere Erläuterung unter IV

auch festgelegt, dass Wohnwagenplätze nur als Übergangsplätze für maximal fünf Jahre eingerichtet werden können.

Des Weiteren bestehen Festlegungen zu Größe und Anzahl der Plätze, zu Heizen und Brandschutz sowie zu Zufahrt und Ver-/ Entsorgung.

In der Praxis spielt dieses Gesetz keine Rolle. Hamburg verfolgt derzeit keinen Weg der generellen baurechtlichen Legalisierung. Es hängt von den jeweiligen Bezirken ab, welche Politik verfolgt wird.

### 2.5. Exkurs: Die Situation in Leipzig

In Leipzig besteht eine Vielzahl von Wagenplätzen. Stadtverwaltung und -politik verfolgen seit langem eine tolerante Linie. Eine Räumung ist in jüngerer Zeit erst einmal unmittelbar nach einer vorher statt gefundenen Besetzung erfolgt<sup>4</sup>. In der Regel werden Verhandlungen über die genutzten Flächen geführt.

Das räumliche Leitbild der Stadtentwicklung benennt das Ziel „Erhalten und Entwickeln von attraktiven Wohn- und Lebensbedingungen für alle Bevölkerungsschichten durch die Nutzung der kompakten und vielfältigen Stadtstrukturen im Bestand“<sup>5</sup>.

Im wohnungspolitischen Konzept, welches am 28.10.2015 vom Rat der Stadt beschlossen wurde, wird dies konkretisiert. In der übergeordneten Leitlinie wird formuliert, Freiräume für vielfältige Lebensformen als besonderes Merkmal Leipzigs zu erhalten. Kooperative Wohnformen sollen unter anderem durch das Beratungsnetzwerk Leipziger Freiheit unterstützt werden. Im Arbeitsprogramm des Oberbürgermeisters vom März 2014 ist die Passage

„Leipzigs Stadtentwicklung profitiert von dem vielfältigen und attraktiven Wohnungsmarkt ... Die Entwicklung der Quartiere soll unter Berücksichtigung verschiedener Lebensentwürfe und – situationen ihrer Bewohner erfolgen ...“ (S.60 Stadt Leipzig b) zu lesen.

Planungsrechtlich sind diese Aussagen nicht weiter ausformuliert. Im aktuellen Flächennutzungsplan wird auf das Wohnungspolitische Konzept und die darin enthaltenen Ziele der Stadt („Schaffung neuer Wohnformen“) verwiesen (Stadt Leipzig c, Begründung der FNP-Fortschreibung). Konfliktträchtige Flächen werden in ihrer Ausweisung genau begründet, Wagenplätze werden nicht erwähnt, bei Bedarf gibt es ämterübergreifende Abstimmungsrounds.

Formalrechtlich werden der Flächennutzungsplan für die Stadt Leipzig und alle Änderungen von der Landesdirektion Sachsen genehmigt. Die FNP-Änderungen werden in jedem Fall vom Stadtplanungsamt durchgeführt. Das Aufstellen von Bebauungsplänen kann auch durch Private erfolgen.

<sup>4</sup> Vgl. <http://www.lvz.de/Leipzig/Lokales/Illegaler-Wagenplatz-in-Leipzig-Neulindenau-wurde-geraeumt>, LVZ vom 21.07.2017

<sup>5</sup> S.18 Stadtentwicklungskonzept Leipzig

## 3. Gerichtliche Entscheidungen im Zusammenhang mit Wagenplätzen

In der Vergangenheit beschäftigten sich unterschiedliche Gerichte mit dem Leben auf Wagenplätzen und ihrer Zulässigkeit. Zumeist wollte das Amt für Bauaufsicht Zwangsmaßnahmen gegen die Bewohner\_innen durchsetzen. Hierzu untersagte das Bauamt die weitere Nutzung der Wagenplätze und Wagen und drohte Zwangsräumung an.

Die ausgewählten Urteile werden in Kenntnis der scheinbar abschließend geklärten Rechtslage dargestellt, weil sie eine wichtige Rolle in der Diskussion um eine Legalisierung spielen. Diese Urteile sind nur möglich, weil das Baurecht noch nicht auf die veränderte Situation reagiert hat. Sie beschäftigen sich mit Beschwerden über schon bestehende Plätze, nicht aber mit der juristischen Überprüfung schon vorgenommener Legalisierungen. Diese fanden bisher nur auf der Verwaltungsebene der Bezirksregierung statt, z. B. in Hannover.

Das Oberverwaltungsgericht in Berlin hatte in der Vergangenheit zweimal den Fall zu entscheiden, dass das Bauaufsichtsamt keine Zwangsmaßnahmen gegen Wagenplätze einleitete und dann Nachbarn das Bauamt verklagten, tätig zu werden. In Berlin hatten sich die Bewohner\_innen mit der Stadt Berlin geeinigt und sogar einen Pachtvertrag über das bewohnte Gelände abgeschlossen (siehe unten: 3.2. Von Dritten veranlasste Prozesse).

Für den Fall, dass das Bauamt von sich aus Zwangsmaßnahmen verhängt, reicht es aus, dass der Wagenplatz oder der einzelne Wagen zumindest nicht offensichtlich genehmigungsfähig sind. Für den Fall, dass ein Dritter (z. B. Nachbar) das Bauamt verklagt, bauordnungsrechtlich einzuschreiten, ist zusätzlich erforderlich, dass dieser durch die fehlenden Genehmigungsfähigkeit besonders in seinen eigenen Rechten verletzt ist. Grundsätzlich hat das Bauamt ein Ermessen, welche Maßnahmen erforderlich sind bei der Verletzung von baurechtlichen Regelungen.

### 3.1 Vom Bauamt verhängte Zwangsmaßnahmen

Das OVG Münster entschied im Beschluss vom 06.08.2001, AZ.: 10 B 705/01, dass die Bauaufsichtsbehörde berechtigt ist den Bewohner\_innen durch Bauordnungsverfügung die Nutzungsuntersagung und Räumung des Geländes anzuweisen, auch wenn sie den Wagenplatz vorher in Kenntnis seiner Illegalität duldete. Im entschiedenen Fall hatte die Stadt erst den Umzug unterstützt und nach einem Jahr, als der Pachtvertrag auslief, die Räumung veranlasst.

Ein ähnliche Entscheidung erließ das OVG Lüneburg, Beschluss vom 18.10.2004, AZ.: 1ME 205/04 als es eine Beseitigungsanordnung und deren sofortige Vollziehung bestätigte, obwohl der Platz erst vor 15 Monaten mit Unterstützung der Gemeinde bezogen wurde. Die Räumungsfrist betrug für die Bewohner\_innen 2 Wochen.

Das VG München, Beschluss vom 08.04.2005, AZ.: M 8 S 05.1157 entschied, dass eine Beseitigungsanordnung für einen Wagenplatz im Außenbereich auch ohne Nutzungsuntersagung nach einer vorläufigen Prüfung rechtmäßig ist.

### 3.2. Von Dritten veranlasste Prozesse

Das OVG Berlin, Beschluss 22.01.2003, AZ.: 2 S 45.02 beschäftigte sich mit der Frage, wann ein\_e Dritte\_r gegenüber der Verwaltung einen Anspruch auf die Nutzungsuntersagung und Beseitigung eines Wagenplatzes hat. Die Stadt Berlin lehnte das vom Nachbarn geforderte bauordnungsrechtliche Einschreiten ab, woraufhin dieser die Gerichte bemühte. In einer zum Teil herablassenden Art gegen das Leben im Wagen entschied das OVG Berlin, dass „ein so genannter Wagenplatz grundsätzlich nicht genehmigungsfähig sei, weil die Art der Nutzung keinen Rückhalt im Baurecht“<sup>6</sup> finde. Der\_die Dritte kann sich deswegen auf die Verletzung des Rücksichtnahmegebotes berufen und das sofortige behördliche Einschreiten verlangen.

Diese Linie vertrat das OVG Berlin auch in der Folgezeit und entschied, dass so genannte Wagenplätze bauplanungsrechtlich in keinem der in §1 Abs.2, §§ 2-10 BauNVO aufgeführten Baugebiete zulässig sind. Überlässt eine Behörde ein landeseigenes Grundstück einem Wagenplatz, der faktisch eine baurechtsfreie Enklave bildet, hat der\_die Eigentümer\_in eines Nachbargrundstücks wegen einer Verletzung des Rücksichtnahmegebotes einen Anspruch auf Beseitigung desselben.

Insbesondere die erste Entscheidung des OVG Berlin liest sich sehr negativ, da dem Wagenplatz attestiert wird, die gegebene Situation negativ in Bewegung gesetzt zu haben. Der Wagenplatz wird mit einer „behördlich geduldeten slumartigen Grundstücksnutzung“ verglichen und es wird angenommen, dass durch die Unterhaltung eines Wagenplatzes voraussichtlich eine städtebauliche Entwertung der Grundstücke in der näheren Umgebung eintreten werde.



<sup>6</sup> Vgl.: Bieback, Berlin 2004, S.130-132

Eine für die Bewohner\_innen nicht veröffentlichte positive Entscheidung traf das VG Leipzig, Beschluss vom 26.05.2005, Az.: 5 K 1098/04, in dem es den Antrag eines Nachbarn abwies, der sich gegen einen Wagenplatz wendete und die Stadt Leipzig verklagte, die Nutzungsuntersagung anzuordnen. Das Verwaltungsgericht argumentierte anders als das OVG Berlin und nahm keine unzumutbaren Beeinträchtigungen an. Deswegen wurde der Anspruch des Nachbarn auf Anordnung der Nutzungsuntersagung zumindest im vorläufigen Rechtsschutzverfahren abgelehnt. Abweichend zu den Entscheidungen des OVG Berlin befindet sich der Wagenplatz in Leipzig im Außenbereich, unmittelbar an den Innenbereich angrenzend.

Grundsätzlich kann das Bauaufsichtsamt nach eigenem Ermessen entscheiden, ob, wann und wie sie gegen unzulässige Bauvorhaben vorgeht. Ein\_eine Nachbar\_in oder Dritte\_r hat nur dann einen Anspruch auf Einschreiten gegenüber dem Bauaufsichtsamt, wenn er\_sie in seinen eigenen Rechten verletzt ist. Führt eine Interessenabwägung dazu, dass ein bauaufsichtliches Einschreiten unbedingt erforderlich ist, weil der baurechtswidrige Zustand für den\_die Nachbarn\_in nicht hinnehmbar ist, muss das Bauaufsichtsamt Maßnahmen ergreifen. Die sogenannte Ermessensreduzierung auf Null und damit der Anspruch auf das begehrte Einschreiten besteht nach dem Bundesverwaltungsgericht aber nur z.B. bei unzulässigen Immissionen oder einer erdrückenden Wirkung eines Bauwerks. Deswegen konstruierte



das OVG Berlin den Anspruch auf Nutzungsuntersagung und Beseitigungsanordnung wegen der Verfremdung des Gebiets und der Abkehr vom Bauungsrecht. Die Nachbarn\_innen müssten nicht dulden, einem städtebaulichen Missstand ausgesetzt zu sein, der nicht dem geltenden Bauplanungsrecht entspricht und ihre Grundstücke entwertet. Damit schaffte das OVG Berlin eine neue und zugleich problematische Auslegung des Gebots auf Rücksichtnahme.

Im Verfahren beim Verwaltungsgericht Leipzig konnte der Kläger das Gericht nicht überzeugen, dass eine entsprechende Beeinträchtigung vorliegt. Anders als das OVG verneinte das Verwaltungsgericht Leipzig, dass von einem Wagenplatz unzumutbare Störungen ausgehen. Die Behauptung des Nachbarn, dass beim Zusammenprallen unterschiedlicher Lebensphilosophien und Wohnvorstellungen Konfliktpotential bestehe, wies das Gericht damit zurück, dass es baurechtlich in keiner Weise gerechtfertigt sei, nach Herkunft oder Lebensform der Bewohner\_innen zu unterscheiden und andersartige Lebensäußerungen als belastend zu empfinden. Weiterhin stellte es auch fest, dass selbst wenn ein Anspruch auf Einschreiten gegenüber dem Bauamt bestände, auch andere Maßnahmen als die Räumung in Betracht kämen. Es ist anzunehmen, dass das OVG Bautzen, AZ.: 1 E 161/107 den Parteien signalisierte, dass es dem Grunde nach an der Entscheidung der Vorinstanz des VG Leipzig festhalten wird, weswegen sich die Parteien einigten und die Bewohner\_innen lediglich darauf verzichteten mit Holz zu heizen. Es ist davon auszugehen, dass sich andere Gerichte der Einschätzung des OVG Berlin nicht anschließen.

## 4. Die Voraussetzungen für die Legalisierung von Wagenplätzen und Wagen

Grundsätzlich kommt in Betracht, eine Baugenehmigung für einen einzelnen Wagen oder aber in Anlehnung an die Genehmigung von Zeltplätzen eine Baugenehmigung für einen Wagenplatz als Ganzes zu erteilen. Beides wären Vorhaben, welche den Regelungen des Baurechts unterfallen, weil sie für die dauerhafte Nutzung an einem bestimmten Ort vorgesehen sind.

Generell ist anzumerken, dass sich Wagenplätze sehr gut mit den Allgemeinen Bestimmungen des BauGB vereinbaren lassen. Die Grundsätze der Bauleitplanung nach §1 Abs.5 BauGB beinhalten „eine dem Wohl der Allgemeinheit entsprechende sozialgerechte Bodennutzung“, die Förderung von „Eigentumsbildung weiter Kreise der Bevölkerung durch die Förderung kostensparenden Bauens“, eine „nachhaltige städtebauliche Entwicklung“, sowie die Vorgabe, dass Bodenversiegelung auf ein „notwendiges Maß“ begrenzt bleiben soll. Des Weiteren sollen die „sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung“ Berücksichtigung finden.

Bei der Genehmigung werden vom zuständigen Bauamt grundsätzlich bauplanungsrechtliche und bauordnungsrechtliche Voraussetzungen geprüft.

Die bauplanungsrechtlichen Regelungen sind im Baugesetzbuch (BauGB) und in der Baunutzungsverordnung (BauNVO) jeweils des Bundes geregelt. Das Bauplanungsrecht schafft den Rahmen für die Nutzung des Bodens und legt zum Beispiel fest, welche Bauvorhaben in welchen Baugebieten zulässig

sind (Mischgebiet, Wohngebiet, Industriegebiet, etc.). Es gibt damit den Rahmen vor, in dem die Gemeinde die Entwicklung ihres Gemeindegebiets planen kann.

In der sächsischen Bauordnung (SächsBO) und Durchführungsverordnung zur sächsischen Bauordnung (DVOSächsBO) ist unter anderem das Bauordnungsrecht geregelt. Darin wird bestimmt, welche bauordnungsrechtlichen Anforderungen (Brandschutz, Abstandsflächen, etc.) gelten und welche baupolizeilichen Maßnahmen ergriffen werden können (Nutzungsuntersagung, Abrissverfügung), wenn gegen die Regelungen des Baurechts verstoßen wird.

Insofern ist bei der Frage der Legalisierung von Wagenplätzen zu prüfen, in welchem Rahmen sie bauplanungsrechtlich und bauordnungsrechtlich genehmigungsfähig sind.

### 4.1 Bauplanungsrechtliche Voraussetzungen für die Legalisierung von Wagen und Wagenplätzen

#### 4.1.a Innen- und Außenbereich

Es wird zwischen Bauvorhaben im Innenbereich und im Außenbereich unterschieden. Im Außenbereich sind nur eingeschränkt Bauvorhaben zulässig und insbesondere nur jene, die gerade im Innenbereich ungewünscht sind (Atomkraftwerk, Windkraftanlage, Schweinemast, etc.) oder sich aus der Natur der Sache heraus im Außenbereich befinden müssen (z. B. Kieswerk).

Das bedeutet, dass Bauvorhaben im Außenbereich nach §35 (1) BauGB an enge Bedingungen geknüpft sind und für Wagenplätze per se scheinbar nicht in Frage kommen, weil grundsätzlich eine Wohnbebauung ausgeschlossen ist. Je nach Auslegung der öffentlichen Belange kann es jedoch auch möglich sein Wagenplätze im Außenbereich zu lassen. So kann §35 (2) Anwendung

finden, nach dem „Sonstige Vorhaben im Einzelfall“ zugelassen werden können. Für diesen Fall wird allerdings eine Änderung im FNP vorangestellt nötig (§35 (3) BauGB).

Des Weiteren besteht die Möglichkeit nach §34 (4) Flächen im Außenbereich dem Innenbereich zuzuordnen, wie dies im angeführten Beispiel von Bramsche erfolgt ist. Auch hierfür benötigt es vorab eine Umwidmung des FNP.

#### 4.1.b Wagen oder Wagenplatz

Beim Vergleich der Nutzungsart eines Wagens mit den möglichen Nutzungsarten im Baurecht überwiegt die Wohnnutzung. In der Rechtsprechung wird die Annahme einer Wohnnutzung maßgeblich an eine auf Dauer angelegte Häuslichkeit geknüpft, die durch die Möglichkeit eigenständiger Haushaltsführung und unabhängiger Gestaltung des häuslichen Wirkungskreises gekennzeichnet ist. Die Genehmigung von kleinen Häusern, was auch Bauwagen sein könnten, ist grundsätzlich möglich. Hier unterscheiden sich aber die Voraussetzungen für die Genehmigungsfähigkeit eines Wagenplatzes, weil bei dieser das gemeinschaftliche Leben in den Vordergrund zu stellen wäre und nicht das eigene Wohnen im Wagen.

Diese Genehmigung eines „Wagenplatzes als Ganzes“ ist im Baurecht zwar nicht vorgesehen, sie stellt jedoch die sinnvollere Herangehensweise im Vergleich zu Legalisierungsversuchen für jeden einzelnen Wagen dar. Zumal es in der Praxis meist um Bestandssicherung für Wagenplätze geht und erst nachrangig um Bestandssicherung einzelner Wagen. Des Weiteren können im Zuge der Bemühungen um baurechtliche Regelungen für einen Wagenplatz auch Bestimmungen in Bezug auf Erschließung und Nutzung der Wagen festgelegt werden.

Die Genehmigung eines Wagenplatzes könnte z.B. in Anlehnung an die Genehmigungsfähigkeit eines Zeltplatzes nach §10 BauNVO in Betracht gezogen werden. Die Zulässigkeit der Genehmigung bestimmt Zeltplätze als „Sondergebiet zu Erholungszwecken“, jedoch ist ein Wagenplatz kein Erholungsgebiet im baurechtlichen Sinne.

#### 4.1.c Bebauungsplan oder andere Zulässigkeit

Gibt es keinen Bebauungsplan, regelt §34 BauGB die Zulässigkeit von Bauvorhaben im Innenbereich. Demnach ist ein Bauvorhaben zulässig, wenn es sich in die „Eigenart“ der näheren Umgebung nach Art und Maß der baulichen Nutzung einfügt. Des Weiteren muss die Erschließung gesichert sein, die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse müssen gewahrt bleiben und das Ortsbild darf nicht beeinträchtigt werden. Selbstverständlich besteht in diesen Punkten ein Ermessensspielraum.

Nach §30 Abs.1 BauGB ist ein Bauvorhaben zulässig, wenn es den Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht widerspricht und die Erschließung gesichert ist. Insofern wäre ein Bebauungsplan, welcher hinsichtlich der Art und des Maßes der baulichen Nutzung das Leben im Wagen zu Grunde legt, ein wichtiger Schritt zu einer Baugenehmigung, weil hier zumindest die Probleme des sich Einfügens in die nähere Umgebung entfallen.

**Exkurs: Ein Bebauungsplan besteht aus einem schriftlichen und zeichnerischen Teil. Dieser wird von der Gemeinde für einen abgrenzbaren Teil eines Gemeindegebiets beschlossen. Sinn und Zweck des Bebauungsplanes ist es, die städtebauliche Entwicklung zu steuern. In einem Bebauungsplan können diverse Bestimmungen zur Bebauung des Gebiets**

**festgesetzt werden. Weiterhin kann das Maß der baulichen Nutzung festgesetzt werden. Darunter fallen neben der überbaubaren Grundstücksfläche die Höhe und Form der Gebäude sowie Flächen für Grün und Stellplätze.**

In §11 BauNVO ist bestimmt, dass auch „sonstige Sondergebiete“ in einem Bebauungsplan zulässig sind, die sich von den anderen Baugebieten im Wesentlichen unterscheiden. Insofern besteht die Möglichkeit für im Bau-recht nicht vorgesehene Nutzungen, wie es für einen Wagenplatz der Fall ist, Änderungen im FNP vorzunehmen und diese als „Sonstige Sondergebiete“ mit gesonderten und speziell zugeschnittenen Zweck- und Nutzungsbestimmungen umzuwidmen.

Die besondere Struktur ließe sich z.B. mit der Mischung aus der individuellen und zugleich gemeinschaftlichen Wohnform sowie der kulturellen Praxis begründen.<sup>7</sup>

#### 4.2 Bauordnungsrechtliche Voraussetzungen für die Legalisierung von Wagen und Wagenplätzen

Im voran gegangenen Teil haben wir die bauplanungsrechtliche Seite der Legalisierung von Wagenplätzen erörtert, hier beschäftigt uns nun die Möglichkeit zur Erteilung einer Baugenehmigung. Grundsätzlich sind formale als auch inhaltliche Voraussetzungen für die Erteilung einer Baugenehmigung zu erfüllen.

Bei der Betrachtung der bauordnungsrechtlichen Voraussetzungen ist ebenfalls eine Differenzierung zwischen der Genehmigung von Wagenplätzen und einzelnen Wagen vorzunehmen.

Bei den formalen Voraussetzungen ist zu beachten, dass, sofern kein Bebauungsplan vorliegt, ein Bauantrag beim zuständigen Bauamt von einer hierzu berechtigten Person (Architekt\_in oder Dipl. Ing.) zu beantragen ist.

**Exkurs: Eine Baugenehmigung wird für die Errichtung einer baulichen Anlage erteilt. Bezogen auf einen Wagenplatz wäre jeder Wagen auf dem Wagenplatz eine bauliche Anlage und demnach genehmigungsbedürftig. Mit der Entfernung des Wagens vom Wagenplatz würde damit auch die Baugenehmigung für diesen erlöschen. Für Zeltplätze ist hingegen anerkannt, dass eine Genehmigung als Gesamtanlage zulässig ist, womit einzelne Änderungen, welche im Rahmen der Gesamtgenehmigung bleiben, nicht erneut zu genehmigen sind.**

Die Genehmigungsfähigkeit eines einzelnen Wagens als Gebäude zur Wohnnutzung ist voraussichtlich nur schwer möglich, weil hier die Anforderungen an Brandschutz und Abstandsflächen zu anderen Gebäuden (auch anderen Wagen) einzuhalten sind und der Wagen als solcher zumindest hinsichtlich Wasser, Abwasser und Elektrizität erschlossen sein muss. Der zu genehmigende Wagen wäre den gleichen Anforderungen auch hinsichtlich Befeuersstätten und Energiesparverordnungen wie ein normales Gebäude unterworfen. Problematisch wäre auch, dass nur genau ein Wagen an einer bestimmten Stelle genehmigt würde, somit die Mobilität komplett entfiel und eine Vielzahl von Bauanträgen zu stellen wäre.

<sup>7</sup> Vgl. Sozio-politische Begründung der Stadt Kiel - siehe Anhang, wird auf Wunsch zur Verfügung gestellt.

Vorzugswürdig erscheint somit wieder die Genehmigungsfähigkeit eines Wagenplatzes als Ganzes. Vorstellbar wäre, dass in einer entsprechenden Baugenehmigung auf dem Baugrundstück Flächen für Gemeinschaftsgebäude/-wagen, Aufstellfläche für Wagen, Wege für Rettungsfahrzeuge und eine allgemeine Regelung zu erforderlichen Abständen zur Einhaltung der Anforderungen für den Brandschutz festgelegt sind. Dann wären die einzelnen Wagen nicht mehr genehmigungsbedürftig.



Zu beachten ist auch, dass ein Großteil der Wagen auf Wagenplätzen zugelassene Wohnmobile sind, die hinsichtlich ihrer Vorschriftsmäßigkeit ohnehin vom TÜV überprüft werden.

Für eine entsprechende Anwendung auf Wagenplätze wäre in Bezug auf Leipzig der §52 der Sächsischen Bauordnung zu berücksichtigen, welcher baurechtliche Rahmenbedingung für bauliche Anlagen und Räume besonderer Art und Nutzung regelt. Nach §67 der sächsischen Bauordnung besteht des Weiteren die Möglichkeit, dass die Bauaufsichtsbehörde von zwingenden Vorschriften befreien kann, wenn die öffentliche Sicherheit und Ordnung nicht gefährdet wird. Diese gesetzlichen Regelungen geben einen flexiblen Rahmen vor, welcher auch für baurechtliche Bestimmungen im Sinne eines Wagenplatzes genutzt werden kann, wenn der Wille dazu besteht.

## 5. Fazit

Wie die oben genannten Beispiele und Urteile zeigen, ist es bereits jetzt möglich, eine relative Rechtmäßigkeit von Wagenplätzen herzustellen. Wie wir in Kapitel 2 und 4 aufzeigen konnten, sind dabei verschiedene Varianten möglich.

Nichts desto trotz sind diese Varianten zwar auf kommunaler Ebene Realität, aber eine abschließende gerichtliche Überprüfung hat nach unserer Kenntnis noch nicht stattgefunden. Auch deshalb hängt der Bestandsschutz von vorhandenen Plätzen noch immer stark vom politischen Willen der Gemeinde und vom Handeln der Verwaltung ab.

Baurechtlich gesehen ist die Genehmigung eines Wagenplatzes als Gesamtanlage aufgrund ihres vorrangigen Aspekts des sozialen Wohnens sinnvoller als eine Genehmigung einzelner Wagen im Sinne von „mobilen Häusern“. Der juristische Rahmen an und für sich würde dem Phänomen Wagenplatz genügend Raum für eine Legalisierung einräumen.

Das Bauplanungsrecht sieht zwar eine Genehmigung von Wagenplätzen nicht explizit vor, sie kann aber die Schaffung eines sonstigen Sondergebietes gemäß §11 Absatz 2 BauNVO umgesetzt werden. Darüber hinaus können die Gemeinden einen Bebauungsplan aufstellen (siehe Bsp. Witzhausen). Durch eine genauere Analyse der betroffenen Flächen, eine Beteiligung der Behörden, Träger öffentlicher Belange (z.B. Umweltschutzorganisationen) und Bürger\_innen steht am Ende ein bürgerverbindlicher Gemeindebeschluss.

Perspektivisch könnte dann eine Gesetzesänderung auf Landes- als auch Bundesebene die Aufnahme von Wagenplätzen als Kategorie in die Liste möglicher Sondergebiete des §11 Absatz 2 BauNVO zur Folge haben.

Das Planungs- und Bauordnungsrecht ist nicht starr und wird regelmäßig novelliert. Es folgt gesellschaftlichen Wertvorstellungen. Wenn diese sich ändern, steigen auch die Chancen für rechtliche Veränderungen. Ein Beispiel: Ohne die Häuserkämpfe der 1970er Jahre hätte es das „Besondere Stadtbau-recht“ mit der Möglichkeit behutsamer Sanierungen alter Gründerzeitviertel wahrscheinlich nicht gegeben<sup>8</sup>.

Aktuell ist ins Städtebaurecht des Bundes die neue Baugebietskategorie „Urbane Gebiete“ aufgenommen worden. Sie erlaubt den Kommunen, dass künftig auch in stark verdichteten städtischen Gebieten oder in Gewerbegebieten Wohnungen gebaut und Gebäude als Wohnraum genutzt werden können. „Urbane Gebiete“ zeichnen sich durch Nutzungsmischung aus: auch soziale, kulturelle und andere Einrichtungen sollen in nächster Nähe gemeinsam existieren. Damit besteht eine prinzipielle Offenheit auch für Wagenplätze.

Viele gelungene Beispiele unserer Expertise erzählen von der konstruktiven Zusammenarbeit verschiedener Akteur\_innen und der Offenheit, einen neuen Weg zu entwickeln.

Unsere Recherchearbeit stellen wir in der Hoffnung auf Weiterarbeit an diesem spannenden Stadtentwicklungsthema auf Anfrage zur Verfügung.

---

<sup>8</sup> Vgl. Humberg Planungsrecht

## LITERATUR / QUELLEN

**Augenstein, Patrick Th.:** Wagenburgkultur in Deutschland – mit einer Fallstudie zur Situation in Freiburg. Wissenschaftliche Examensarbeit an der Universität Freiburg. Freiburg 2007

**Bieback, Karin:** Jede Wagenburg ein “städtebaulicher Missstand”? Die Rechtsprechung zur bauplanungsrechtlichen Unzulässigkeit von Bauwagenplätzen. In: Forum Recht 04\_2004. S. 130 – 132. Berlin 2004

**Haggenmüller, Patrizia:** Wagenplätze – eine alternative Siedlungsform in Leipzig. Bachelorarbeit in Raumplanung, TU Kaiserslautern. Kaiserslautern Juli 2014

**Humburg, Karl-Heinz / Schreck, Veronika / Wiegand, Stefan:** Bundesdeutsches Planungsrecht von 1945 bis 1990. Ein Überblick. Hg.: Gesamthochschule Kassel GhK. Arbeitsbericht des Fachbereichs Stadtplanung und Landschaftsplanung. Heft 92.

N.N.: Wagenplätze und Baurecht – man kann Paragraphen auch benutzen – man darf nur die Menschen dahinter nicht übersehen.

Quelle: www.wagendorf.de, Zugriff am 22.11.2015

**Pralle, Tobias / Schönfeld, Annika:** Wohnen ohne Fundament. Handlungsmöglichkeiten von Politik und Stadtplanung im Umgang mit Wagenplätzen. Studienarbeit an der Universität Gesamthochschule Kassel. Kassel, 2000

### Stadt Bramsche

N.N.: Wagenplätze und Baurecht – man kann Paragraphen auch benutzen – man darf nur die Menschen dahinter nicht übersehen.

Quelle: www.wagendorf.de, Zugriff am 22.11.2015

### Stadt Kiel

Erläuterung zum Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Kiel, S.56 f. Rechtskräftige Fassung vom 01.02.2002.

### Stadt Leipzig a

Wohnungspolitisches Konzept. Fortschreibung 2015. Erschienen in: Blaue Reihe. Beiträge zur Stadtentwicklung. Band 58. Leipzig, Dezember 2015

### Stadt Leipzig b (Der Oberbürgermeister)

Arbeitsprogramm 2020. Leipzig, März 2014

### Stadt Leipzig c

Fortschreibung Flächennutzungsplan Stadt Leipzig, rechtswirksam seit 16.05.2015, Ratsvorlage VI-DS-00940 (vgl. <http://www.leipzig.de/bauen-und-wohnen/stadtentwicklung/flaechennutzungsplan> Zugriff am 22.11.2016)

### Stadt Lüneburg

Flächennutzungsplan. 68. Änderung. Lüneburg, 2011

### Stadt Witzhausen

1. Erweiterung des Bebauungsplanes Nr. 15, Gemarkung Witzhausen, “Vor dem Rabenberg” / Sondergebiet “Experimentelles Wohnen im Umweltschaugarten”. Planteil und Begründung. Witzhausen September 2015

Zusammenfassende Erklärung gem. §10 Abs. 4 BauGB (Umgang mit allen Stellungnahmen im Verfahren). Witzhausen, November 2015

Städtebaulicher Vertrag vom 18.11.2013

<http://www.gesetze-im-internet.de/bbaug> [letzter Zugriff 16.02.2016]

Gespräch mit Herrn Markus Weiler, Hamburger Bezirksamt Mitte am 04.01.2016

### Wohnwagengesetz Hamburg

<http://www.landesrecht-hamburg.de/jportal/portal/page/bshaprod.psml?showdoccase=1&doc.id=jlr-WoWagGHArahmen&st=lr> (letzter Zugriff: 11.05.2017)

## MATERIALSAMMLUNG

*Kann auf gesonderte Anfrage zur Verfügung gestellt werden.*

### Stadt Kiel

Erläuterung zum Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Kiel, S.56 f. Rechtskräftige Fassung vom 01.02.2002.

### Stadt Lüneburg – Verein Leben(s)wagen e.V.

Pachtvertrag vom 29.09.2010

Bauantrag vom 22.08.2012

Baugenehmigung Nr. 344/12 vom 21.12.2012

Anlage zur Baugenehmigung Nr. 344/12 vom 21.12.2012, Brandschutztechnische Stellungnahme vom 12.11.2012

Änderung zur Baugenehmigung Nr. 344/12 vom 15.03.2013

### Stadt Witzhausen

1. Erweiterung des Bebauungsplanes Nr. 15, Gemarkung Witzhausen, “Vor dem Rabenberg” / Sondergebiet “Experimentelles Wohnen im Umweltschaugarten”.

Planteil und Begründung. Witzhausen September 2015

Zusammenfassende Erklärung gem. §10 Abs. 4 BauGB (Umgang mit allen Stellungnahmen im Verfahren). Witzhausen, November 2015

Städtebaulicher Vertrag vom 18.11.2013

### Stadt Bramsche

N.N.: Wagenplätze und Baurecht – man kann Paragraphen auch benutzen – man darf nur die Menschen dahinter nicht übersehen.

Quelle: www.wagendorf.de, Zugriff am 22.11.2015

## IMPRESSUM

**Gestaltung:** Aurélie Fyferling: [www.fyferling.net](http://www.fyferling.net)