

Annika Schönfeld & Tobias Pralle



WOHNEN OHNE FUNDAMENT

Handlungsmöglichkeiten
von Politik und Stadtplanung
im Umgang mit Wagenplätzen

Annika Schönfeld & Tobias Pralle

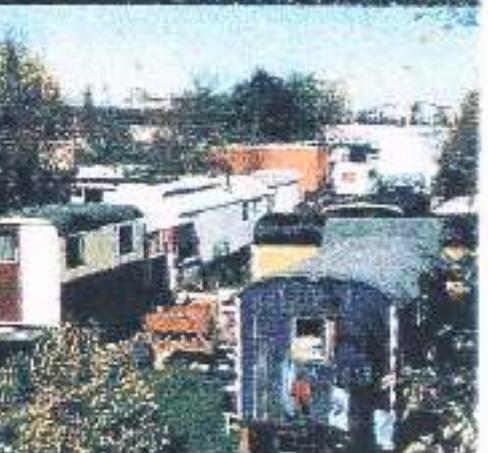
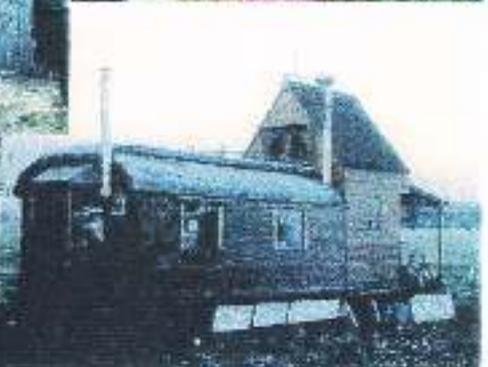
WOHNEN OHNE FUNDAMENT

**Handlungsmöglichkeiten von Politik und Stadtplanung
im Umgang mit Wagenplätzen**

**Studienarbeit am Fachbereich Stadt- und Landschaftsplanung der
Universität Gesamthochschule Kassel (GhK)**

Betreuung: Prof. Christian Kopetzki

Sommersemester 2000



Inhaltsverzeichnis

1 Vorwort	3
2 Einleitung	4
3 Bestandsaufnahme: Wagenplätze in den Städten	6
3.1 Entstehung des Phänomens Wagenplatz	6
3.2 Die Bewohner	6
3.2.1 Motivationen und Gründe für das Leben im Bauwagen	6
3.2.2 Wohndauer	7
3.2.3 Haushaltsformen.....	8
3.2.4 Einkommensverhältnisse	8
3.2.5 Altersstruktur	9
3.3 Die Plätze	9
3.3.1 Standorte.....	9
3.3.2 Rechtlicher Status.....	10
3.3.3 Organisation und Zusammenleben	11
3.3.4 Ausstattung, Ver- und Entsorgung	12
3.4 Das städtische Umfeld	13
3.4.1 Politik.....	13
3.4.2 Verwaltung	13
3.4.3 Nachbarschaft.....	14
3.4.4 Medien.....	16
4 Rahmen: Politik und Stadtplanung	17
4.1 Aufgaben der Politik.....	17
4.2 Die städtische Bodenpolitik	17
4.3 Wagenplätze als Siedlungs- und Wohnform	18
5 Spielraum: Einordnung im Planungs- und Baurecht	20
5.1 Vereinbarkeit mit den Grundsätzen der Bauleitplanung	20
5.2 Vereinbarkeit mit der Flächennutzungsplanung und der Baunutzungsverordnung	20
5.2.1 Wohngebiete und gemischte Baugebiete	20
5.2.2 Gewerbliche Gebiete	21
5.2.3 Sondergebiete.....	21
5.2.4 Besonders geeignete Flächenausweisungen.....	21
5.3 Vereinbarkeit mit der Bebauungsplanung	22
5.3.1 Vorhaben im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes	22
5.3.2 Vorhaben im Innenbereich	22
5.3.3 Vorhaben im Außenbereich.....	23
5.4 Vereinbarkeit mit der hessischen Bauordnung	23
5.4.1 Genehmigung zur praktischen Erprobung neuer Wohnformen	24
5.4.2 Genehmigung als bauliche Anlage besonderer Art oder Nutzung.....	24
5.5 Baurechtlicher Status bei qualifizierten Zwischennutzungen ...	24

5.6 Wohnwagengesetze der Länder und städtische Landfahrerordnungen.....	25
5.6.1 Das Bremer Wohnwagengesetz	25
5.6.2 Das Hamburger Wohnwagengesetz	26
5.6.3 Die Verordnung über den Aufenthalt der Landfahrer in der Stadt Oldenburg.....	27
5.7 Exkurs: Der Leitfaden zur Behandlung ungenehmigter baulicher Anlagen und Gärten im Außenbereich.....	28
6 Handlungsempfehlungen.....	29
6.1 Die politische Entscheidung	29
6.2 Die Benennung eines städtischen Koordinators	29
6.3 Die Gründung eines Wagenplatzvereins	29
6.4 Die gemeinsame Suche nach Lösungen	30
6.5 Die Einbeziehung der Nachbarschaft	30
6.6 Die baurechtliche Genehmigung	31
6.7 Der Abschluß eines Nutzungsvertrages	31
7 Beispiele.....	34
7.1 Hannover - Bundesweit erste Legalisierungen von Wagenplätzen.....	34
7.2 Kiel - Erstmals Ausweisung im Flächennutzungsplan	35
7.2.1 Die Entstehungsgeschichte des „Aubrook 100“	35
7.2.2 Fachtagung zum Thema „Alternative Wohnformen“	36
7.2.3 Die rechtliche Absicherung des Aubrook 100.....	37
7.3 Hamburg - Die Novellierung des Wohnwagengesetzes.....	37
7.3.1 Wagenplätze in Hamburg	38
7.3.2 Baurechtlich abgesichert: Der Wagenplatz „Elligersweg / Langenfort“	39
7.4 Lübeck - Pachtvertrag mit 20 Jahren Laufzeit ohne Baugenehmigung.....	40
8 Resumée.....	42
9 Quellen- und Literaturverzeichnis.....	43
10 Abkürzungsverzeichnis.....	47
11 Anhang - Rechtliche Grundlagen.....	48
11.1 Das Baugesetzbuch	48
11.2 Die Baunutzungsverordnung.....	50
11.3 Die hessische Bauordnung	53
11.4 Das Hamburger Wohnwagengesetz.....	56
11.5 Ausführungsbestimmungen zum Hamburger Wohnwagengesetz	58
11.6 Das Bremer Wohnwagengesetz.....	63
11.7 Verordnung über den Aufenthalt der Landfahrer in der Stadt Oldenburg v. 12. Juni 1957	66
11.8 Leitfaden zur Behandlung ungenehmigter baulicher Anlagen und Gärten im Außenbereich	67

1 Vorwort

Für Auskünfte und Informationsmaterial geht unser Dank an Herrn Leukefeld (ehemals Stadtplanungsamt Hannover), Herrn Behran (Stadtplanungsamt Hannover), Herrn Junghans (Liegenschaftsamt Hannover), Herrn Boss (Bauordnungsamt Hannover), Frau Hantelmann (Amt für Soziale Dienste Kiel), Frau Buchholz (Rechtsamt Bezirk Hamburg-Nord), Herrn Franke (Planungsamt Bezirk Hamburg-Nord), Herrn Albers (Liegenschaftsamt Bezirk Hamburg-Altona), Frau Klick und Herrn Kirschner (Liegenschaftsamt Lübeck), Herrn Pinkvohs (Stadtplanungsamt Kassel), Herrn Knorr-Siedow (Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung, Erkner), Bobby Glatz (Selbstorganisierte Unabhängige Siedlungsinitiative (SUSIGmbH), Freiburg), Thomas (Wagenplatz Helmke, Hannover), Dörte Stein (Wagenplatz Düsseldorf) und Olli (Webmaster www.wagendorf.de).

Für die Bereitstellung technischer Infrastruktur danken wir Herrn Schomburg (Lift Filmproduktion).

Für Unterstützung in inhaltlichen und strukturellen Fragen danken wir herzlich Malte Lantzsch, Matthias Döring und Ulrike Eversmeier (Wagenplatz Am Hafen, Kassel), Frau Wiebusch (ehemalige Baudezementin in Kassel) sowie unserem Betreuer Prof. Christian Kopetzki.

Kassel, im August 2000

Annika Schönfeld
Tobias Pralle

Diese Arbeit ist als Kopie über uns zu beziehen und wird im Internet veröffentlicht werden. Die Adresse stand bei Drucklegung noch nicht fest.

Kontakt:

Annika Schönfeld
Philosophenweg 54
34121 Kassel
Fon: 0561-2861531
eMail: schoenfe@student.uni-kassel.de

Tobias Pralle
Motzstraße 5
34117 Kassel
Fon: 0561-15180
eMail: tobyy@gmx.net

Anmerkung: Alle in dieser Projektarbeit verwendeten allgemeinen personenbezogenen Formulierungen umfassen, unabhängig von ihrer grammatikalischen Zugehörigkeit, Menschen beiderlei Geschlechts, sofern aus dem Zusammenhang nichts anderes hervorgeht.

2 Einleitung

Das legale, dauerhafte Wohnen auf Wagenplätzen ist offenbar möglich – wieso ist es dennoch so schwierig umzusetzen, wieso sind die Diskussionen so emotionsgeladen? Das waren Fragen, die sich uns stellten und denen wir nachgehen wollten.

In Kassel, wo sich zwei von ehemals drei Wagenplätzen auf dem Gelände unserer Hochschule befanden, konnte man sich den Diskussionen, die sich im Zuge der umstrittenen Umnutzung des Geländes, der polizeilichen Räumung und der Suche nach Ersatzstandorten ergaben, kaum entziehen. Am Fachbereich Stadt- und Landschaftsplanung sah man sich in besonderer Weise zur Auseinandersetzung mit dem Thema herausgefordert.

Es liegt am Baurecht, das macht es so schwierig, Wagenplätze einzurichten, hieß es immer wieder. Positive Beispiele aus anderen Städten waren uns aber bekannt. In der Annahme, daß es bereits verschiedene Lösungsmöglichkeiten gibt, sie aber noch nicht dokumentiert, ausgewertet und für andere zugänglich gemacht sind, stellten wir uns genau diese Aufgabe: Anhand gelungener Beispiele baurechtliche Absicherungsmöglichkeiten für Wagenplätze in einem Leitfaden aufzuzeigen.

Bei unserer Literaturrecherche stießen wir auf einige Untersuchungen und Dokumentationen zum Thema Wagenplätze, die mehrheitlich soziale Aspekte oder die Standortfrage einzelner Plätze als Schwerpunkte behandeln. Etliche Daten aus diesen Arbeiten sind insbesondere in unsere Bestandsaufnahme eingegangen. Da sich eine systematische Datenerhebung unter allen bekannten Plätzen als schwierig, aufwendig und wenig aussagekräftig erwies, entschieden wir schon bald, uns auf die Darstellung positiver Fallbeispiele zu konzentrieren. Zudem stellten wir fest, daß die größeren Probleme in der baurechtlichen Genehmigung und nicht in der Gestaltung der Nutzungsverträge liegen, wie wir zuerst vermutet hatten. Diese Schwerpunktverlagerung war ein weiterer Grund dafür, daß wir dazu übergingen, unsere Informationen zu den Fallbeispielen bei den Ämtern und Behörden einzuholen, die mit der rechtlichen Genehmigung befaßt waren.

Nach und nach stellte sich jedoch heraus: Auch die baurechtlichen Fragen sind nicht das eigentliche Problem. Entscheidend ist in erster Linie der politische Wille zur Ermöglichung dieser Wohnform.

Das Wohnen auf Rädern ist nicht etwa neuartig. Fahrendes Volk, Händler, Kleinkünstler, Schausteller und Abenteuerlustige wußten schon immer die Vorteile der mobilen Behausung zu schätzen, ebenso traditionell mobil wohnende Bevölkerungsgruppen wie Sinti und Roma. Nach dem zweiten Weltkrieg wurden Wagen bis zur Wiederherstellung einer geordneten Wohnraumversorgung als Behelfsheime für Flüchtlinge, Vertriebene und Ausgebombte genutzt. Obwohl es sich im letzten Fall eindeutig um Opfer handelte, und die Wohnform alles andere als frei gewählt war, ließ sich dort genau wie bei Sinti und Roma eine Stigmatisierung der Bewohner durch das Umfeld beobachten. Dies scheint eine Gemeinsamkeit zu sein, die Wagenplatzbewohner mit den anderen Mobilwohnenden verbindet: die von Vorurteilen genährte, ängstliche Abwehrhaltung weiter Teile ihres Umfelds.

In dieser Arbeit geht es nicht um Landfahrerplätze als Stellflächen für kurzfristige Aufenthalte, sondern um solche Wagenplätze, auf denen Menschen längerfristig und in selbstgewählten und -organisierten Zusammenhängen leben wollen. Eine Gleichsetzung oder Zusammenlegung dieser Plätze ist daher nicht angebracht.

Interessant ist die auffallende Diskrepanz des öffentlichen Umgangs mit Wagenplätzen im Vergleich zu von ihrer Größenordnung viel bedeutenderen Formen geduldeten dauerhaften Wohnens in Kleingärten und auf Campingplätzen. Zu vermuten ist, daß die unterschiedliche öffentliche Bewertung dieser Wohnformen weniger auf den rechtlichen Bestimmungen als auf ästhetischen Empfindungen und „kleinbürgerlichen Ordnungsvorstellungen“ basiert.

Da das dauerhaft mobile Wohnen in Deutschland im Gegensatz zu anderen Ländern, insbesondere den USA, wo das Wohnen in Wagen eine anerkannte und weitverbreitete Wohnform ist, eine geringe Verbreitung hat, muß die große Aufmerksamkeit, die ihm in der politischen und medialen Öffentlichkeit gewidmet wird, im Zusammenhang gesehen werden mit dem veränderten Umgang der Öffentlichkeit mit Menschen, die dem was als gesellschaftliche Norm anerkannt ist, nicht entsprechen, bzw. nicht entsprechen wollen. Hier wird eine verstärkte Tendenz zur Ausgrenzung deutlich.

Begreift man die Entstehung von Wagenplätzen als ein Phänomen, das die Kritik an den bestehenden Wohnverhältnissen sowie die veränderten Wohnbedürfnisse eines Teils der Gesellschaft zum Ausdruck bringt, so ist es Aufgabe der Stadtpolitik, diesen Bedürfnissen der Bürger gerecht zu werden.

Die vorliegende Arbeit zeigt Möglichkeiten auf, wie die Bedürfnisse einer Minderheit nach einer alternativen Wohn- und Lebensform berücksichtigt und mit den Interessen der Allgemeinheit in Einklang gebracht werden können.

Wir würden uns freuen, wenn diese Arbeit zur Versachlichung der Diskussion einen Beitrag leistet.

3 Bestandsaufnahme: Wagenplätze in den Städten

3.1 Entstehung des Phänomens Wagenplatz

Die Entstehung des Wagenlebens in der hier behandelten Form fällt zusammen mit der Erosion der Hausbesetzerbewegung Mitte bis Ende der achtziger Jahre. Die sich vielerorts durchsetzende Strategie der Befriedung bereits besetzter Häuser mit Mietverträgen und Verhinderung von Neubesetzungen mit Polizeigewalt hatte die allmähliche Auflösung der Szene zur Folge. Auf der Suche nach neuen Möglichkeiten, sich Raum für ein selbstbestimmtes Leben zu schaffen, entstanden die ersten Wagenplätze. Seitdem gehören sie zum Bild vieler Städte.¹

3.2 Die Bewohner

3.2.1 Motivationen und Gründe für das Leben im Bauwagen²

Die Gründe, warum sich Menschen entscheiden, in ausgebauten Fahrzeugen oder Wagen zu wohnen - und man kann in den allermeisten Fällen davon ausgehen, daß es eine bewußte Entscheidung ist, daß es nicht „irgendwie passiert“ - sind so unterschiedlich wie ihre Bewohner. Dennoch seien hier einige häufig anzutreffende Beweggründe genannt.

Wagenplätze werden von ihren Bewohnern größtenteils als Möglichkeit zum alternativem, experimentellem und eigenständigem Wohnen, zum ökologischem Leben und Handeln und künstlerischem und kulturellem Arbeiten verstanden.

Das Wagenleben wird als eine Chance gesehen, entgegen der Tendenz der Vereinzelung in der Gesellschaft in einer Gemeinschaft zusammenzuleben und trotzdem eine größtmögliche Individualität und Unabhängigkeit zu bewahren. So können viele Menschen flexibel zusammen wohnen, ohne von gemeinsamen Wohnungen oder Häusern abhängig zu sein.

Neben dem möglichen Umzug von Platz zu Platz spielt die Mobilität innerhalb des einzelnen Platzes eine wichtige Rolle: Sie ermöglicht das flexible Zusammenstellen - im wahrsten Sinne des Wortes - von „Wohngemeinschaften“. Je nach Bedarf werden die Wagen einzeln oder in Gruppen gestellt. Freiräume können abgegrenzt und städtebauliche Bezüge hergestellt werden, so daß die Bewohner immer wieder neu auf ihre sich wandelnden Wohnumfeld- und Kontaktbedürfnisse reagieren können.

Das Leben im Wagen bietet die Chance, den Innen- und Außenraum des persönlichen Lebensumfeldes selber zu gestalten. Im eigenen Wagen kann über die Art der Baumaterialien, die Anordnung der Fenster und den Ausstattungsstandard individuell entschieden werden.

¹ vgl. „Wagenleben - das Leben wagen?!“ Teil 3

² vgl. „Wagenleben - das Leben wagen?!“ Teil 3 und „Wagenplätze“, S. 1

Die Möglichkeit, diesen den persönlichen Wünschen, Fähigkeiten und Mitteln entsprechend kreativ gestalteten und vertrauten Wohnraum bei einem Ortswechsel nicht aufgeben zu müssen, wird als ein positiver Aspekt dieser Wohnform angesehen.

Teilweise besteht der Anspruch, durch die gewählte Wohnform möglichst naturnah, umweltverträglich und ressourcenschonend zu leben. Wichtige Aspekte sind hier die sehr geringe Bodenversiegelung, die eigene Kompostierung von organischen Abfällen, die Verwendung ökologischer Baumaterialien, ein geringer Verbrauch an Strom, der zum Teil über Solaranlagen selbsterzeugt wird und der sparsame Umgang mit Wasser, der durch die geringere Verfügbarkeit und den Einsatz von Komposttoiletten erzielt wird.

Viele Wagenplatzbewohner begreifen sich als politische Menschen, die sowohl durch ihre experimentelle Wohnform als auch durch gemeinsames Engagement in anderen Bereichen politische und kulturelle Impulse geben wollen. So kann ein Wagenplatz den Rahmen für selbstorganisierte, nicht-kommerzielle Treffpunkte und Veranstaltungen bilden.

Wohnungsnot, weniger bezogen auf die Verfügbarkeit als auf die Bezahlbarkeit von Wohnraum, sowie die Kritik an unangemessen hohen Mieten sind ein weiterer Grund, sich alternativen Wohnformen zuzuwenden. Durch die Verringerung der Lebenshaltungskosten, von denen Mietkosten in der Regel einen hohen Teil ausmachen, wird eine geringere Abhängigkeit von Erwerbsarbeit angestrebt. Der mit dieser Wohnform verbundene höhere zeitliche Aufwand für Reproduktionsarbeit (z.B. für die Brennholz- und Wasserversorgung) wird hierbei in Kauf genommen.

Aufgrund der Vielzahl der Motivationen kann von einem gemeinsamen höheren Ziel oder einer gesellschaftlichen Vision, die die Bezeichnung einer Wagenplatzbewegung rechtfertigen würde, nicht gesprochen werden. Vielmehr ist gerade bei kleineren Wagenplätzen auf dem Land und nicht selten auch bei einigermaßen abgesicherten Plätzen in der Stadt ein Rückzug ins Private zu beobachten.³ Dennoch besteht eine vernetzte Szene der Wagenplätze, die sich in Teilen einer politischen Bewegung zugehörig fühlt (siehe auch Kap. 3.3.3 - Organisation und Zusammenleben).

3.2.2 Wohndauer⁴

Auf den schon länger bestehenden Plätzen leben über ein Drittel der Bewohner bereits seit mehr als einem Jahrzehnt auf einem oder wenigen Standorten. Ungefähr ein weiteres Drittel wohnt bereits zwischen 3 und 5 Jahre in dieser Weise.

Die Gruppe der Leute, die regelmäßig den Wagenplatz wechseln, ist eher klein, vielleicht 20% der mobil Wohnenden. Sie umfaßt die tatsächlich Reisenden, z.B. Straßenkünstler oder -händler, sowie diejenigen, die auf der Suche sind nach einer Wagengemeinschaft, in der sie längerfristig bleiben können und wollen.

³ vgl. „Wagenleben - das Leben wagen?!“, Teil 11

⁴ vgl. IRS-Studie, S. 22 f

Die lange Wohndauer sowie der relativ seltene freiwillige Standortwechsel lassen erkennen, daß in den meisten Fällen keine kurzfristigen unverbindlichen Wohnverhältnisse angestrebt werden. Vielmehr geht es um die spezifischen Qualitäten, die diese Wohnform bietet und von der die mögliche Mobilität nur eine ist.

In der angenehmen Jahreszeit steigt auf den meisten Plätzen die Bewohnerzahl durch sogenannte Sommergäste, die im Winter den Komfort des Wohnens in festen Häusern bevorzugen und sommers die Vorteile des naturnahen und kostengünstigen Wagenlebens genießen.

3.2.3 Haushaltsformen

Die Haushaltsstrukturen auf Wagenplätzen unterscheiden sich nicht prinzipiell von denen vergleichbarer sozialer Gruppen in festen Wohnungen. Obschon die Einpersonenhaushalte den größten Anteil ausmachen, finden sich auch gemeinsam auf einem Platz wohnende Paare und Familien. Dazu werden häufig mehrere Wagen zu Wohngruppen um eine Art Hof zusammengestellt, teilweise sogar aufgeschnitten und verbunden, um eine größere zusammenhängende Wohnfläche zu erhalten.

Auch die Beziehungsnetze ähneln denen vergleichbarer sozialer Gruppen, so daß *„in den sozialen Beziehungen kaum eine herausragende Besonderheit zu verzeichnen (ist), die als Begründung für besondere soziale Interventionen herhalten könnte.“*⁵

3.2.4 Einkommensverhältnisse

Generell läßt sich sagen, daß die meisten Bauwagenbewohner durch ihre Wohnform und ihren Lebensstil wesentlich geringere Lebenshaltungskosten haben als Menschen in festen Wohnungen. Somit sind sie von Erwerbsarbeit in geringerem Maße abhängig, was als großer Vorteil, als ein Stück Freiheit empfunden wird. Damit einher geht ein wesentlich größerer alltäglicher Aufwand zur Erfüllung der Grundbedürfnisse, wie Wasserholen, Feuermachen, Reparaturen etc., jedoch kommt diese Arbeit ganz unmittelbar einem selbst zugute und wird nicht selten als ein strukturierendes Element des Alltag empfunden. Weitere Einsparungen erfolgen durch gegenseitige Hilfestellungen, wie z.B. bei Reparaturen, sowie durch Gruppenselbsthilfemaßnahmen, die die Ausstattung des Platzes betreffen.

Knorr-Siedow und Willmer nehmen, basierend auf Selbsteinschätzung im Gespräch und einer Sozialplanuntersuchung, an, daß etwa ein Drittel der Bewohner von regelmäßiger Sozialhilfe und mehr als ein Drittel von regel- oder unregelmäßigem Arbeitseinkommen lebt. Insbesondere jüngere Bewohner leben z.T. auch von elterlichen Zahlungen oder Stipendien.⁶

Nach der Studie von Kropp und Ulferts liegt der Anteil der Sozialhilfeempfänger bei nur 7%, das mittlere, durchschnittliche Einkommen beträgt für fast 2/3 (72%) der Bewohner im Schnitt weniger als 1000 DM/Monat.

⁵ IRS-Studie, S. 31

⁶ vgl. IRS-Studie, S. 31

94% der befragten Bewohner gaben an, daß sie gut oder immerhin noch "gerade so" mit ihrem Geld über die Runden kommen.⁷

Obwohl Bewohner in fast allen Bereichen beschäftigt sind, ist der Anteil handwerklich oder künstlerisch tätiger Menschen auffällig groß.⁸

3.2.5 Altersstruktur

Daß das Wagenleben vornehmlich von jungen Menschen geschätzt wird ist offensichtlich und aufgrund der beschriebenen Merkmale dieser Wohnform nachvollziehbar. Entsprechend ist die Gruppe der Bewohner im Alter von 20-25 Jahren am häufigsten vertreten, gefolgt von den 26-35-Jährigen. Ältere Bewohner sowie Kinder sind eher selten anzutreffen. Jugendliche bis circa 20 Jahre kommen als Gäste oder auch für länger, um erste Erfahrungen mit Wohnformen außerhalb von Familienstrukturen zu sammeln.⁹

3.3 Die Plätze

3.3.1 Standorte

In vielen deutschen Städten, bislang mit deutlichem Schwerpunkt in den alten Bundesländern, sind in den vergangenen 20 Jahren Wagenplätze entstanden. Sie haben sich auf ungenutzten Flächen der Städte angesiedelt. Diese wurden zumeist aufgrund politischer Überzeugungen oder mangels legaler Möglichkeiten besetzt.¹⁰

Die Plätze befinden sich in baulichen Nischen der Innenstädte oder, weit häufiger, an den Rändern der Innenstädte und am Stadtrand. Meist sind es gemischt genutzte Umgebungen, in denen Brach- oder Restflächen auf eine (neue) Verwertung warten. Typische Nachbarn sind Kleingärten, Autoverkehrs- und Bahntrassen, Flüsse und Kanäle, Gewerbe- oder Industriebetriebe aber auch Wohngebiete oder Parks.¹¹ *„Die Mehrzahl der Plätze befindet sich auf vor der Inanspruchnahme ungenutztem Grund öffentlicher, kirchlicher und privater Eigentümer; einige aber auch auf Grundstücken, die gleichzeitig anderweitig genutzt werden, auf besetzten oder ehemals besetzten Flächen, die zu sozial-kulturellen Projekten gehören.“¹²*

Die Größe der Flächen variiert beträchtlich und reicht von einigen hundert bis zu mehreren tausend Quadratmetern. Wo dies möglich ist, werden Standorte mit reichlich Vegetation bevorzugt.

Ebenfalls bevorzugt werden möglichst zentrumsnahe Lagen, da die Bewohner mehrheitlich ohne eigenes Auto leben, nicht aber auf Erreichbar-

⁷ „Wagenleben - das Leben wagen?!“, Teil 3

⁸ vgl. „Wagenleben - das Leben wagen?!“, Teil 3

⁹ vgl. IRS-Studie, S. 31

¹⁰ vgl. IRS-Studie, S. 4

¹¹ vgl. „Wagenleben - das Leben wagen?!“, Teil 1

¹² IRS-Studie, S. 9

keiten verzichten wollen. Zudem begreifen sich die Wagenplätze häufig als urbane Projekte.¹³

Exakte Daten über die Anzahl der aktuell bestehenden Plätze in der BRD sind nicht verfügbar, da die Szene nicht bzw. dezentral organisiert und gegenüber Datensammlungen überwiegend kritisch eingestellt ist. Aus diesen Gründen sind die folgenden Angaben nur als ungefähre Angaben zu verstehen.¹⁴ Bei aller Ungenauigkeit zeigen sie jedoch, daß es bundesweit ein großes Interesse an mobilen Wohnformen gibt und damit einen Bedarf nach Wagenplätzen.

Neben etlichen einzelnstehenden Wagen und Wagenplätzen auf dem Land und in kleineren Gemeinden (20-26 Standorte bekannt) gibt es in den 31 folgenden größeren Städten Wagenplätze: Berlin (ca. 5-11 Plätze), Bielefeld (2 Plätze), Braunschweig, Bremen, Darmstadt (4 Plätze), Düsseldorf, Duisburg, Erlangen, Flensburg, Frankfurt a.M. (3 Plätze), Freiburg (1-2 Plätze), Gießen (4 Plätze), Göttingen, Hamburg (9 Plätze), Hanau (2 Plätze), Hannover (4 Plätze), Heidelberg, Karlsruhe, Kassel (2 Plätze), Kiel (2 Plätze), Köln, Leipzig (1-3 Plätze), Lübeck, Lüneburg, München, Mülheim a.d.R., Oldenburg (2-3 Plätze), Osnabrück, Potsdam, Rüsselsheim, Tübingen (2 Plätze).

Eventuell gibt es auch in den folgenden Städten Wagenplätze: Chemnitz, Cuxhafen, Dortmund, Kaiserslautern, Mainz, Münster, Paderborn, Wiesbaden und Wuppertal.

3.3.2 Rechtlicher Status

Zwischen der Lage der jeweiligen Plätze im Stadtgebiet und dem rechtlichen Status ist ein Zusammenhang erkennbar: So befinden sich Plätze in der Innenstadt zumeist auf Stadtbrachen mit hohem ökonomischem Verwertungsdruck, weshalb sie in der Regel „bestenfalls“ mit geringer Rechtsicherheit temporär geduldet werden. Fast nur in Stadtrandlagen, oft außerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile, findet man mit längeren Fristen rechtlich abgesicherte Plätze. Knorr-Siedow und Willmer stellen drei Typen von Wagenplätzen fest¹⁵:

1. illegale und durch die Eigentümer wie von der Stadt nicht anerkannte und konstant von Räumung bedrohte Plätze,
2. geduldete Plätze mit unterschiedlicher Qualität bezüglich der rechtlichen Situation und der Ausstattung sowie der Zukunftssicherheit sowie
3. legalisierte oder zugewiesene Standplätze, wiederum mit unterschiedlicher Perspektive und Qualität.

Die Plätze der ersten Kategorie sind mittlerweile eher selten geworden. Die geduldeten Plätze, die aus ehemals besetzten hervorgegangen sind, stellen die Mehrzahl, vielleicht 80%, wobei eine große Bandbreite an eher informellen Vereinbarungen mit unsicherer Nutzungsdauer besteht, was

¹³ vgl. „Wagenplätze“, S. 3

¹⁴ alle Angaben: eigene Erhebungen

¹⁵ vgl. IRS-Studie, S.9 ff

zum Ausdruck bringt, daß ein Wagenplatz meist nur als eine Zwischen-
nutzung betrachtet wird, sei es aus rechtlichen Gründen oder Verwer-
tungsinteressen. Die durch Zuweisung oder Legalisierung rechtlich einiger-
maßen abgesicherten Plätze der dritten Kategorie sind immer noch die
Ausnahme

Auch die Frage des tatsächlichen rechtlichen Status der Plätze ist schwer
zu klären und die interpretative Unsicherheit spiegelt die fast regelmäßig
nicht eindeutige Verantwortlichkeit der Behörden. So werden einerseits in
den meisten Städten auch auf als illegal (und räumungsbedroht) erklärten
Plätzen polizeiliche Anmeldungen angenommen und sie werden von den
Sozialämtern als „feste“ Wohnsitze anerkannt. Andererseits ergeben sich
zum Teil selbst bei offiziell anerkannten Plätzen, die zumal auch mit Bereit-
stellung öffentlicher Unterstützung (Investitionsmittel, Nutzungsverträge)
entstanden sind, Illegalitätsvorwürfe aus dem Bau- und Planungsrecht, da
dauerhaft bewohnte Wagen als Wohnform in ihm nicht explizit vorkommen.
Ordnungs- und umweltrechtliche Unsicherheiten schweben oft als weitere
ständige Bedrohung über den Plätzen. Von den Bewohnern wird dies als
äußerst problematisch erlebt, zumal für sie der Verdacht entsteht, dadurch
würden sie unter dem ständigen Damoklesschwert leben, daß sich bei
eventuellen „Unbotmäßigkeiten“ Verwaltung und Politik der sozial- und
wohnungspolitischen Debatte leicht entziehen und aufgrund zwischenzeit-
lich stillschweigend geduldeter Rechtsverletzungen eine Räumung veran-
lassen können.¹⁶

3.3.3 Organisation und Zusammenleben

Das Zusammenleben auf einem Wagenplatz ist dem in anderen gemein-
schaftlichen Wohnformen in Teilen vergleichbar. Die Bewohner pflegen
unterschiedlich enge Beziehungen untereinander, sie leben gemeinsam
oder nebeneinander her, sie empfinden sich als große Gemeinschaft oder
leben in Grüppchen mehr oder weniger harmonisch zusammen. Das
gemeinsame Interesse gilt in erster Linie dem Platz, auf dem man in
seinem Wagen wohnen kann. Es gibt Gruppen, die sich schon vor dem
Bezug eines Platzes bilden und sich für das Zusammenwohnen ent-
scheiden und andere, die im Laufe der Zeit wachsen. Bis hin zum Neben-
einander von Gruppen, die völlig getrennt voneinander organisiert auf dem
gleichen Standort wohnen und zum Teil sogar verfeindet sind, reicht der
Spektrum des Miteinanders.

Auf vielen Plätzen werden die Entscheidungen über gemeinsame Belange
auf regelmäßigen Treffen nach dem Konsensprinzip getroffen. Hier wird
z.B. über den Zuzug weiterer Mitbewohner, über ein Umstellen der Wagen
oder gemeinsame Veranstaltungen entschieden. Formen gemeinsamer
Ökonomie reichen von einer Platzkasse über den Lebensmitteleinkauf bis
zur vollständigen Zusammenlegung der individuellen Einkünfte.

Die Beziehungen zu nicht in Wagen Wohnenden sind als normal zu be-
zeichnen. Freunde außerhalb des Wagenplatzes sind gut für eine heiße
Dusche, aber sie helfen auch, wenn es darum geht, sich für die Ermög-

¹⁶ vgl. IRS-Studie, S.9 ff

lichung der Wohnform einzusetzen. Städtische Wagenbewohner begreifen sich in der Regel nicht als Aussteiger sondern als Teil der Gesellschaft.

In Teilen besteht eine vernetzte Szene der Wagenbewohner, die gemeinsame Treffen veranstaltet und Informationen über eine eigene Zeitschrift austauscht. Im Internet existieren mehrere homepages (z.B. „www.wagendorf.de“, „www.bis.uni-oldenburg.de/~kropp/archiv.htm“). Ein Solidaritätskonto, auf das regelmäßig Beiträge eines Teils der Wagenplätze fließen, ermöglicht die gegenseitige finanzielle Unterstützung bei Räumungsklagen etc.

Die Möglichkeit des Ortswechsels wird in der Realität durch die geringe Verfügbarkeit von Stellplätzen eingeschränkt. Zumindest der dauerhafte Umzug auf einen anderen Wagenplatz ist vergleichbar mit dem Einzug in eine Wohngemeinschaft, da mit den bereits ansässigen Bewohnern der Zuzug vereinbart werden muß. Durch die geringe Anzahl vorhandener Wagenplätze kann ein Umzug somit problematisch sein oder sich als Folge fehlender Stellplätze oder Ablehnung durch die Bewohnergruppe als unmöglich erweisen.

3.3.4 Ausstattung, Ver- und Entsorgung¹⁷

In Abhängigkeit von der Größe, der Rechtsform, den Gegebenheiten des Geländes sowie den Möglichkeiten der Bewohner variiert die Ausstattung beträchtlich.

Die Frischwasserversorgung erfolgt im einfachsten Falle über Tanks, die regelmäßig bei Nachbarn oder an Hydranten aufgefüllt werden. Abwässer werden über öffentliche Anschlüsse entsorgt, dezentral versickert oder in selbstgebauten Klärteichen behandelt. Fäkalien werden in Tankanlagen gesammelt. Teilweise werden auch Kompost- oder Chemietoiletten genutzt. Strom wird ebenfalls über Nachbarn oder aus öffentlichen Netzen bezogen, wobei kostenfreie und abgerechnete Versorgung anzutreffen sind. Zum Teil besteht über kleine Windräder und Solarpaneele eine grundlegende und zudem ökologische Stromversorgung mit Niedrigspannung.

Von einer einfachen Ver- und Entsorgung, die minimalen Ansprüchen an Hygiene und Gesundheit genügt, kann im Normalfall ausgegangen werden.

Die zugewiesenen, legalen Plätze in Stadtrandlagen sind etwa wie einfache Campingplätze ausgestattet: mit zentralisierten, in einigen Fällen jedoch auch mit dezentralen Sanitäreinrichtungen, die Kalt- und teilweise auch Warmwasserzapfstellen, Toiletten, Duschen sowie gemeinsam betriebene Waschmaschinen bieten. Teilweise werden die Stellplätze über versiegelte Wege erschlossen. Parallel zu den zentralen Einrichtungen werden auch hier „wohnungsnahe“ Kompost- und teilweise Chemietoiletten betrieben, die zumal nachts und in der kalten Jahreszeit bequemer erreichbar sind.¹⁸

Gemeinschaftshäuser sind auf fast allen legalen und vielen geduldeten Plätzen zu finden. In ihnen finden Treffen und Plena, gemeinsames

¹⁷ vgl. IRS-Studie, S. 12 ff

¹⁸ vgl. IRS-Studie, S. 14

Kochen und Essen sowie mancherorts auch Kinderbetreuung statt, die besonders im Winter angesichts der geringen Größe der zur Verfügung stehenden privaten Innenräume eine besondere Bedeutung hat. Hier finden sich vielfach gemeinsame Telefonanschlüsse, zunehmend verbreiten sich auch Funktelefone. Gemeinsam betriebene Werkstätten bieten Versorgung und sind für manche Bewohner auch eine Einkommensquelle.

3.4 Das städtische Umfeld

3.4.1 Politik

Auf höherer politischer Ebene wurde die Wahrnehmung der Thematik des mobilen Wohnens in Deutschland durch die 1994 im Rahmen der Vorarbeiten zur UNO-Konferenz Habitat II erstellte Expertise „Sozialverträglicher Umgang mit unkonventionellen, mobilen Wohnformen am Beispiel des Wohnens in Wohnwagendörfern oder Wagenburgen“ des Instituts für Regionalentwicklung und Strukturplanung (IRS) zum Ausdruck gebracht. Hieraus ergab sich jedoch keine politische Diskussion, die die Probleme dieser neuen Wohnform unter den derzeitigen rechtlichen Umständen und mögliche Lösungsansätze in Angriff genommen hätte.

In den meisten kleineren bis mittelgroßen Städten, in denen sich Wagenplätze bilden, wird dies intensiv diskutiert, jedoch eher als ein einzelnes Problem denn als eine Entwicklung, die bestimmte Bedürfnisse ausdrückt, auf die die Politik zu reagieren hat. Im Gegensatz hierzu gibt es in den Großstädten eine grundlegendere Diskussion. Die Positionen reichen von radikaler ordnungspolitisch motivierter Ablehnung bis zur Akzeptanz entweder aus Überzeugung oder aber aus der Hilflosigkeit heraus, adäquate Alternativen bieten zu können.¹⁹ Als grundsätzlich und langfristig akzeptierte neue bzw. experimentelle Wohnform wird das mobile Wohnen nur in wenigen Ausnahmefällen behandelt (siehe Kap. 7 - Beispiele).

„Von (...) diese Wohnform ablehnenden Politiker/innen und oft auch aus der Nachbarschaft wird auf der Basis von (objektiv meist grotesk über-) betonten Kriminalitätsvorwürfen und Ordnungsvorstellungen vielfach die Verdrängung, zumindest die Verlagerung aus der Sichtbarkeit öffentlicher Räume angestrebt. Damit ähnelt das Verhalten dem gegenüber Obdachlosen und Nichtseßhaften, aber auch Sinti und Roma als traditioneller mobil wohnender Minderheit. Angebote zur Auseinandersetzung mit den Ursachen dieser Wohnform oder zur Hilfe werden aus gleicher Richtung selten gemacht oder vor der Öffentlichkeit eingefordert: eine intellektuelle als auch räumliche Verdrängung von individuellen Folgen der Entwicklung am unteren Rand der Wohnungsversorgung.“²⁰

3.4.2 Verwaltung

Die städtischen Ämter sind als ausführende Organe einerseits an die ressortspezifischen Vorgaben und Ziele, andererseits an die Entscheidungen der politischen Mehrheiten gebunden. Insgesamt ist das Verhalten zur

¹⁹ vgl. IRS-Studie, S. 36

²⁰ IRS-Studie, S. 6

Bauwagenproblematik trotz unterschiedlichen persönlichen Interesses bzw. Verständnisses für diese Wohnform im allgemeinen pragmatischer als das der kommunalen Politik, im Einzelfall kommt es jedoch auch zur Verhinderung pragmatischer Lösungen aufgrund persönlicher Einstellungen. Die Legalisierung von Wagenplätzen wird seitens der Verwaltung eher als ein politisches und weniger als ein (bau-)rechtliches Problem gesehen.

Problematisch ist die stark arbeitsteilige Organisation der beteiligten Ressorts der Stadtverwaltung²¹, die oft durch das Fehlen eines für einen Lösungsprozess insgesamt verantwortlichen Ansprechpartners verstärkt wird. Die in Hannover praktizierte Projektkoordinierung durch einen direkt vom Oberstadtdirektor beauftragten Moderator des Stadtplanungsamtes mit weitreichenden Befugnissen ist hier eine erfolgversprechende Strategie. Dieser muß jedoch eine politische Richtungsentscheidung vorangehen (siehe Kap. 7 - Beispiele).

3.4.3 Nachbarschaft

Die Reaktionen der Anlieger auf ihre Wagenplatznachbarn bzw. den Wagenplatz an sich unterscheiden sich meist nach der Dauer des Bestehens des Wagenplatzes. Im Vorfeld, so denn die Einrichtung eines Platzes von Seiten der Stadt geplant und somit frühzeitig bekannt ist, kommt es nicht selten zu heftigen Abwehrreaktionen, die in Gründungen von Bürgerinitiativen, Unterschriftensammlungen und Klagen gegen dessen Einrichtung an gerade diesem Standort gipfeln können.²² Untersucht man die Argumente dieser Abwehrhaltung, so ist zu erkennen, daß damit meistens diffuse Ängste ausgedrückt werden, die aus Unwissenheit und Vorurteilen sowie konservativen Ordnungsvorstellungen heraus entstehen. Auf diese Weise werden „Kriminalität, Drogen und Verslumung“ heraufbeschworen²³, was jedoch der Sachlage nicht entspricht²⁴.

Durch aufklärende Öffentlichkeitsarbeit und vermittelnde Gesprächsrunden können Befürchtungen der Nachbarschaft bezüglich sowohl geplanter als auch bestehender Wagenplätze vielfach abgebaut und tatsächlich entstehende Probleme im Dialog gelöst werden. Diese beziehen sich z.B. auf Lärmbelästigung bei Veranstaltungen oder Störungen durch freilaufende Hunde.

Herumliegendes Altmaterial, Brennholz und Müll sind häufig der Anlaß für Anwohnerbeschwerden.²⁵ Mangels Abstellräumen werden benötigte Materialien im Freien gelagert, teilweise bestehen auch Entsorgungsprobleme.

²¹ In der Regel sind dies die Ämter für Bauordnung, Stadtplanung, Liegenschaften, Wohnen, Umwelt und Soziales sowie die Polizeibehörde.

²² vgl. „Extreme Gruppen“, taz (Hamburg) vom 25.10.1999, S. 21

²³ vgl. „Geister, die niemand rief“, taz (Hamburg) vom 25.11.1999, S.21

²⁴ IRS-Studie, S. 35: „Nach der einhelligen Einschätzung aller befaßten Fachleute spielt eine herausragende Kriminalität der Siedlungen keine Rolle gegenüber anderen Quartieren mit ähnlicher Bewohnerschaft in festen Wohnverhältnissen. (...) Auch aus Sicht der Ordnungsbehörden geht diesbezüglich keine besondere Gefahr von diesen Plätzen für die Allgemeinheit aus.“

²⁵ Die Altmaterialien werden zum kosten- und ressourcensparenden Um- und Ausbau der Wagen und des Platzes benötigt.

Müllablagerungen werden von Anliegern nicht selten mitverursacht, indem sie die Plätze zum „kostenlosen“ Entsorgen ihres Sperrmülls benutzen.²⁶

Für alle genannten Probleme gibt es jedoch hinreichend Lösungsmöglichkeiten, die in Verträgen oder auch nur durch Gespräche geregelt werden können. So wurde z.B. dem zu erwartenden Problem der Geruchsbelästigung durch die Befeuerung der Öfen in einem Hamburger Wohngebiet im Vorhinein dadurch entgegengewirkt, daß Gasöfen für die Bauwagen zur Auflage gemacht wurden.

Die große Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit, die ein geplanter oder bestehender Wagenplatz anfangs hervorruft, läßt oft nicht erkennen, daß ein Großteil der Nachbarn, zumal nach einer Gewöhnungsphase, einen Wagenplatz als nicht störend oder sogar als bereichernd in ihrem Wohnumfeld empfinden. Das Spektrum reicht hier von neutraler Toleranz bis zur Einladung unter Nachbarn. Positiv werden vor allem die Spielmöglichkeiten für Kinder auf dem Gelände und die, so vorhanden, kulturellen Aktivitäten bewertet, sowie eine Bereicherung des Stadtbildes durch eine als bunt und lebendig empfundene unkonventionelle Wohnform. In Hannover wurde die Akzeptanz von Seiten der benachbarten Kleingärtner durch die Tatsache gestärkt, daß aufgrund der unbeabsichtigten sozialen Kontrolle durch die Wagenbewohner die Zahl der Einbrüche in der Gartenkolonie sank. Zusätzlich hatte es im Vorfeld der Einrichtung der Wagenplätze vom Stadtplanungsamt initiierte Treffen gegeben, die zu einer beiderseitigen Annäherung führten.²⁷

Insgesamt läßt sich sagen, daß der Umgang mit dem vermeintlichen Anderssein, die Akzeptanz befremdlich wirkender Nachbarn eine alltägliche Anforderung im städtischen Zusammenleben ist. Jedoch ist eben diese Integrationsfähigkeit eine spezifisch städtische Qualität, die es mit den genannten Möglichkeiten zu fördern, aber auch zu fordern gilt.

Unterstützung durch Kirchengemeinden

In manchen Fällen haben sich Kirchengemeinden aus der näheren Umgebung zu Unterstützern oder zumindest Schützern des Wohnens in Bauwagen gemacht.²⁸ Zum Teil geschieht dies durch tätliche Unterstützung wie die Versorgung mit Strom oder Wasser bzw. den Zugang zu sanitären Anlagen. Auch Unterstützungen in Verhandlungen mit der Politik und Verwaltung sind bekannt, wo Pastoren als Vertrauenspersonen, Vermittler oder Fürsprecher auftraten.²⁹

Übergriffe durch Rechtsradikale

Nicht Nachbarschaftskonflikten zuzuordnen sind die Übergriffe auf Wagenplätze aus der rechtsradikalen Szene. Im Rahmen ihrer Strategie der Ver-

²⁶ Eine mögliche Ursache dieses Verhaltens können die in den letzten Jahren gestiegenen Entsorgungskosten für Sperrmüll sein.

²⁷ vgl. "Integration einer alternativen Wohnform in die Stadtstruktur", S. 17 ff

²⁸ Seit den späten 70er Jahren gibt es ähnliche Formen der Unterstützung der Hausbesetzerszene durch Kirchengemeinden.

²⁹ z.B. in Kiel, vgl. „Der Aubrook 100“, S. 20 f

treibung Andersgesinnter kam es teilweise zu mit Gewalt und Vandalismus verbundenen Aktionen gegen Wagenplatzbewohner, die eher dem politisch linken Spektrum zuzuordnen sind. Wagenplätze als alternative Wohnform widersprechen den Vorstellungen der rechtsradikalen Szene und sind diesen als vermeintlicher Hort linker Strukturen ein Dorn im Auge.

3.4.4 Medien³⁰

In den Medien lassen sich zwei hauptsächliche Arten der Berichterstattung über Wagenplätze unterscheiden. Bis Anfang der neunziger Jahre, bevor Wagenplätze zu einer häufigeren Erscheinung in den Städten wurden, fand man Berichte am ehesten im feuilletonistischen Bereich. Dort wurden, und werden auch heute noch zuweilen, die Bauwagendörfer als romantische Aussteigernischen, als exotische, idyllische, friedliche Oasen des einfachen, naturnahen Lebens beschrieben. Über die Beschreibung der alltäglichen Widrigkeiten hinaus kommen die wahren Problemlagen in diesen unterhaltsam verklärten Beschreibungen meist nicht zur Sprache. Mit der Zunahme an Wagenplätzen, während derer auch immer häufiger Menschen mit sozialen Problemen auf die Wagenplätze zogen und die Probleme mit dem städtischen Umfeld heftiger wurden, verlagerte sich die Berichterstattung zunehmend auf die Darstellung von am Abgrund der Gesellschaft unter unmenschlichen Bedingungen hausenden Sozialfällen. Während die frühen Berichte schmunzelnd und wohlwollend skurrile Persönlichkeiten porträtieren, sind neuere nicht selten gespickt mit Vorurteilen und berichten mit Schaudern von modernen Slums im Off der Großstädte.

Die lokale Berichterstattung in der Tagespresse kann auf Auseinandersetzungen im Bereich der Wagenplätze großen Einfluß haben und für die Diskussionen in der Öffentlichkeit stimmungsangehend sein, da sie für viele die einzige Informationsquelle zu diesem Thema darstellt.

Die Fernsehberichterstattung in Form von Reportagen oder Nachrichtensendungen ist aufgrund des randständigen Themas relativ selten, hat sich aber, vom relativ größeren Einfluß der bewegten Bilder abgesehen, ähnlich entwickelt. Einen Sonderfall stellt die bereits seit 20 Jahren im Programm befindliche Kinderserie „Löwenzahn“ dar, dessen Hauptakteur Peter Lustig in einem Bauwagen wohnt und von dort die Dinge seiner Umwelt untersucht, erklärt und in Frage stellt. Zumindest in den Sommermonaten wohnt Peter Lustig tatsächlich in seinem Bauwagen und dürfte damit bundesweit der bekannteste Wagenbewohner sein. Seine Sendung ist für viele Menschen die erste und oft einzige Begegnung mit der Idee des Wagenwohnens.

³⁰ vgl. „Wagenleben - das Leben wagen?!“, Teil 10

4 Rahmen: Politik und Stadtplanung

4.1 Aufgaben der Politik

Die dauerhafte Ausweisung von Wagenplätzen in einer Stadt ist im wesentlichen von politischen Entscheidungen abhängig. Aus stadtplanerischer Sicht sprechen einige Argumente für die Ermöglichung dieser Wohnform durch die Politik.

Grundsätzlich sollte eine Stadt versuchen, den Interessen aller ihrer Bürger gerecht zu werden. Dies gilt insbesondere auch für „eine dem Wohl der Allgemeinheit entsprechende sozialgerechte Bodennutzung“, die Berücksichtigung der „Eigentumsbildung weiter Kreise der Bevölkerung durch die Förderung kostensparenden Bauens“ und die Berücksichtigung der „sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung“ (§ 1 (5) BauGB).

Aufgabe der Politik sollte es sein, Veränderungen in den Ansprüchen an Wohn- und Lebensformen aufzugreifen und diese so zu unterstützen, daß sie im Sinne der Allgemeinheit verträglich umgesetzt werden können.

Das Bedürfnis eines Teils dieser Bevölkerung nach anderen Formen des Wohnens und Zusammenlebens als in den zur Zeit als „normal“ erachteten Formen³¹ spiegelt sich in den seit Anfang der achtziger Jahre in den Städten entstandenen Wagenplätzen wider. Auf diese neue Wohnform strikt ablehnend und mit repressiven Maßnahmen zu reagieren, statt die bestehenden Möglichkeiten von Politik und Stadtplanung konstruktiv zu nutzen, ignoriert diese Bedürfnisse. Im Gegensatz zur Verdrängung wirkt sich die Ermöglichung des Wagenwohnens befriedend auf das soziale Klima einer Stadt aus.

Das bestehende Planungsrecht ist kein allumfassendes, sämtliche Entwicklungen vorhersehendes Regelwerk. Aus diesem Grund existieren Ausnahmeregelungen (z.B. für experimentelles Bauen und bauliche Anlagen besonderer Art oder Nutzung), die Handlungsspielräume eröffnen.

4.2 Die städtische Bodenpolitik

Eine Politik des sozialen Ausgleichs drückt sich auch in der Bodenpolitik aus. Milieuschutzsatzungen, öffentlich geförderter Wohnungsbau, Flächen für Kleingärten und Eigenheimförderungen machen deutlich, daß es Möglichkeiten gibt, die Bodennutzung nicht nur vom Immobilienmarkt lenken zu lassen. Bei den Entscheidungen über Art und Maß der baulichen Nutzung in Flächennutzungs- und Bebauungsplänen sollten im Sinne einer sozialgerechten Bodenpolitik die Profitinteressen der Grundstückseigentümer mit den sonstigen Belangen vor allem der finanzschwachen Bevölkerung sorgfältig abgewogen werden.

³¹ „Normal“ erachtete Siedlungsformen unterliegen sich ändernden Einschätzungen, wie die „Normalisierung“ von Kleingärten seit dem 19. Jahrhundert und von Wohngemeinschaften in den letzten Jahrzehnten zeigt.

In diesem Spannungsfeld stellt die Frage des Umgangs mit Wagenplätzen nichts Außergewöhnliches dar. Auch hier geht es darum, wie und wo die Interessen eines Teils der Bevölkerung möglichst zufriedenstellend für alle Beteiligten realisiert werden können.

4.3 Wagenplätze als Siedlungs- und Wohnform

Um beurteilen zu können, ob und in welcher Art diese neue Siedlungs- und Wohnform in den Städten ihre Berechtigung hat, muß sie sich an den Leitbildern einer nachhaltigen Stadtentwicklung messen lassen, die sich in Folge der 1992 in Rio de Janeiro abgehaltenen UN-Konferenz für Umwelt und Entwicklung entwickelt haben.³²

Dichte und Mischung

Wagenplätze eignen sich aufgrund des relativ hohen spezifischen Flächenverbrauchs nicht als das neue Modell innerstädtischen Wohnens, da hohe bauliche Dichten in den Innenstädten eine wesentliche Forderung im Sinne der Nachhaltigkeit sind.³³ Da gleichermaßen die Vielfalt der Nutzungen als wichtiges Merkmal lebendiger Städte gilt, können Wagenplätze als ein Baustein diese städtische Mischung aber bereichern.

Verdichtung des Gefüges

Als Zwischennutzung können temporär angelegte Wagenplätze das Entstehen von „Löchern“ in der Stadt durch andernfalls brachliegende Flächen vermeiden.

Öffentliche Sicherheit

In direkter Nachbarschaft zu nur zu bestimmten Tageszeiten belebten Orten in der Stadt, wie z.B. öffentliche Grünflächen, können Wagenplätze, von ihrem Charakter her eher halböffentlich, für eine stärkere soziale Präsenz und damit für eine Verbesserung der Sicherheit im öffentlichen Raum sorgen (siehe auch Kap. 3.4.3 - Nachbarschaft).

Geringe Bodenversiegelung

Wagenplätze können aufgrund der äußerst geringen Bodenversiegelung Stadträume bewohnbar machen, die aus klimatologischen Gründen als Kaltluftentstehungsgebiete von Bebauung freizuhalten sind.

³² vgl. z.B. „Nachhaltige Stadtentwicklung“

³³ Dieses gilt in gleichem Maße für das freistehende Einfamilienhaus, das auf vergleichbare Wohndichten kommt.

Ökologische Bauart

Bei der Verwendung von ökologischen Baustoffen oder Recyclingmaterialien und dem Einsatz von Solartechnik sind die Wagen unter ökologischen Aspekten positiv zu beurteilen. Gleiches gilt für den bauartbedingten sparsamen Umgang mit Wasser und die geringe spezifische Bodenversiegelung. Wagenplätze können Orte für ökologisches Lernen und Experimentieren sein.

Soziale Vernetzung

Wohnen in selbstgewählten und -organisierten Gemeinschaften unterschiedlichster Intensitäten stellt eine Alternative zur fortschreitenden Vereinzelung vieler Menschen in den Städten dar. Wohnprojekte dieser Art können, über ihren eigenen Bewohnerkreis hinaus, die soziale Vernetzung in ihrem Stadtteil stärken, indem sie als Kommunikationsort dienen, sei es durch Veranstaltungen, als Erlebnis- und Lernort für Kinder oder einfach durch das verstärkt im (öffentlichen) Freiraum stattfindende Leben und Arbeiten.

Soziale Integration

Bestehende Beispiele zeigen, daß einige Wagenplätze in begrenztem Umfang gewillt und in der Lage sind, Menschen mit sozialen oder psychischen Problemen zu integrieren und diesen ein selbstbestimmtes Leben unabhängig von Sozialeinrichtungen zu ermöglichen. Dies ist eine besondere Qualität gemeinschaftsorientierter Wohn- und Lebensformen.

Förderung von Selbsthilfe und Wohneigentum

Die in (Gruppen-)Selbsthilfe ausgebauten und gestalteten Wagen sind eine kostengünstige Form des (mobilen) Wohneigentums, verbunden mit einem hohen Identifikationsgrad ihrer Bewohner.

Die bei dieser Wohnform sich ergebende Unterschreitung gesetzlich festgelegter Mindeststandards für Wohnräume, die eine sozialpolitische Errungenschaft sind, ist aufgrund der Freiwilligkeit der Entscheidung für diese Wohnform nicht problematisch. Die Akzeptanz dieser Wohnform sollte jedoch nicht zur Absenkung der Standards im sozialen Wohnungsbau führen.

Insgesamt wird deutlich, daß Wagenplätze auf unterschiedlichen Ebenen einen Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung leisten können.

5 Spielraum: Einordnung im Planungs- und Baurecht

Zur Beurteilung der rechtlichen Situation von Wagenplätzen als Wohnform dienen das Baugesetzbuch (BauGB), die Baunutzungsverordnung (BauNVO), die jeweiligen Landesbauordnungen und ggf. weitere Landesgesetze und Verordnungen als Grundlage. Beispielhaft werden die Hessische Bauordnung (HBO), die Bremer und Hamburger Wohnwagengesetze, die „Verordnung über den Aufenthalt der Landfahrer in der Stadt Oldenburg“ und der hessische „Leitfaden zur Behandlung ungenehmigter baulicher Anlagen und Gärten im Außenbereich“ behandelt.

Die relevanten Abschnitte der oben genannten Gesetze und Verordnungen sind, teilweise mit kurzen Erläuterungen, im Anhang dargestellt.

5.1 Vereinbarkeit mit den Grundsätzen der Bauleitplanung

Die in § 1 (5) des Baugesetzbuches (BauGB) festgelegten Grundsätze der Bauleitplanung beinhalten *„eine dem Wohl der Allgemeinheit entsprechende sozialgerechte Bodennutzung“*, die Berücksichtigung der *„Eigentumsbildung weiter Kreise der Bevölkerung durch die Förderung kostensparenden Bauens“* sowie die Berücksichtigung der *„sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung“*, hierbei auch noch namentlich der Bedürfnisse der jungen Menschen.

Es soll mit Grund und Boden schonend umgegangen werden und die Bodenversiegelung *„auf das notwendige Maß“* begrenzt bleiben (§ 1a BauGB).

Wagenplätze sind somit mit den Grundsätzen der Bauleitplanung vereinbar (siehe auch Kap. 4 - Politik und Stadtplanung).

5.2 Vereinbarkeit mit der Flächennutzungsplanung und der Baunutzungsverordnung

Im Flächennutzungsplan können die für Bebauung vorgesehenen Flächen nach Art ihrer baulichen Nutzung dargestellt werden (§ 5 (2) BauGB). Die Aussagen des Flächennutzungsplans sind nicht rechtsverbindlich für einzelne Bauvorhaben, sondern stellen als *„vorbereitende Bauleitplanung“* die vorhandene und geplante Nutzung gemäß den Vorstellungen der jeweiligen Gemeinde dar.

5.2.1 Wohngebiete und gemischte Baugebiete

Flächen für Wagenplätze, die nach der hessischen Bauordnung als bauliche Anlagen mit Wohnnutzung eingestuft werden können (§ 2 (1) HBO), sind somit in allen Baugebieten, die eine Wohnnutzung zulassen, grundsätzlich genehmigungsfähig. Dieses sind alle Wohngebiete und gemisch-

ten Baugebiete.³⁴ Jeweils zulässig bzw. ausnahmsweise zulässig sind auch „Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke“, so daß soziale und kulturelle Aktivitäten auf den Wagenplätzen ebenfalls grundsätzlich genehmigungsfähig sind (§§ 2-7 BauNVO).

5.2.2 Gewerbliche Gebiete

Bei den gewerblichen Gebieten besteht in Gewerbegebieten ein gewisser Spielraum, da diese nur „vorwiegend der Unterbringung von nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben“ dienen und ausnahmsweise Betrieben zugeordnete Wohnnutzung sowie die oben genannten „Anlagen für (...) kulturelle, soziale (...) Zwecke“ erlauben. Unter der Annahme bzw. dem Nachweis, daß ein erheblicher Teil der Platzbewohner Kleingewerbe, Kunsthandwerk etc. betreibt, könnte eine Genehmigung möglich sein (§ 8 BauNVO).

Bei Industriegebieten bestehen zwar die gleichen Ausnahmemöglichkeiten wie bei Gewerbegebieten, die Eingangsbestimmung, daß „Industriegebiete (...) ausschließlich der Unterbringung von Gewerbebetrieben (dienen), und zwar vorwiegend solchen Betriebe, die in anderen Baugebieten unzulässig sind“, ist aber deutlich strenger formuliert (ausschließlich) als bei Gewerbegebieten (vorwiegend). Somit erscheint eine Genehmigung in Industriegebieten deutlich schwieriger umsetzbar (§ 9 BauNVO).

5.2.3 Sondergebiete

Sondergebiete werden unterteilt in „Sondergebiete, die der Erholung dienen“ (§ 10 BauNVO) und „Sonstige Sondergebiete“ (§ 11 BauNVO). In „Sondergebieten, die der Erholung dienen“ sind u.a. Campingplatzgebiete zulässig, so daß bei einer Einordnung von Wagenplätzen als Campingplätze hier eine Genehmigung möglich sein kann (siehe auch Kap. 7.1 - Beispiele - Hannover).

Als „Sonstige Sondergebiete“ sind Gebiete darzustellen, die sich wesentlich von den anderen Baugebieten unterscheiden. Hier „ist die Zweckbestimmung und die Art der Nutzung darzustellen und festzusetzen“. In Kiel ist die Fläche eines Wagenplatzes nachträglich durch die Festsetzung als Sondergebiet „Alternatives Wohnen“ gesichert worden (siehe auch Kap. 7.1 - Beispiele - Kiel).

5.2.4 Besonders geeignete Flächenausweisungen

Zur langfristigen Sicherung eines Wagenplatzes auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung ist die Ausweisung im Flächennutzungsplan als Sondergebiet „Alternatives Wohnen“ besonders geeignet (siehe auch Kap. 7.1 - Beispiele - Kiel). Grundsätzlich ist aber eine baurechtliche Genehmigung auf allen o.g. Gebietstypen (ausgenommen Industriegebiete) möglich.

³⁴ Kleinsiedlungsgebiete, reine Wohngebiete, allgemeine Wohngebiete, besondere Wohngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete und Kerngebiete

5.3 Vereinbarkeit mit der Bebauungsplanung

5.3.1 Vorhaben im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes

Besteht für das bestehende oder geplante Gelände eines Wagenplatzes eine verbindliche Bauleitplanung (Bebauungsplan), so kann davon ausgegangen werden, daß ein Wagenplatz die für „normale Wohngebiete“ festgesetzten Auflagen weder erfüllen kann, noch daß diese insgesamt sinnvoll anzuwenden sind. Kommt eine Änderung des Bebauungsplans nicht in Betracht, so bietet hier § 31 (2) BauGB Ermessensspielraum: *„Von den Festsetzungen des Bebauungsplanes kann befreit werden, wenn die Grundzüge der Planung nicht berührt werden und (...) die Abweichung städtebaulich vertretbar ist (...) und wenn die Abweichung auch unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.“* Im Rahmen von Nutzungsverträgen können die für notwendig erachteten Auflagen festgelegt werden, so daß sowohl die städtebauliche Vertretbarkeit als auch die Würdigung nachbarlicher Interessen gewährleistet werden können.

Alternativ kann der vorhandene Bebauungsplan geändert werden (z.B. in eine Sonderbaufläche „Alternatives Wohnen“) mit geeigneten und für notwendig erachteten Festsetzungen.

Auch wenn für eine Fläche ein Bebauungsplan besteht, dessen Realisierung absehbar erst in einigen Jahren vollzogen werden kann, ist eine Zwischennutzung als Wagenplatz planungsrechtlich nach § 31 (2) BauGB möglich (siehe auch Kap. 5.6 - Baurechtlicher Status bei qualifizierten Zwischennutzungen).³⁵

5.3.2 Vorhaben im Innenbereich

Besteht für das betroffene Gelände kein Bebauungsplan, so *„ist ein Vorhaben zulässig, wenn es sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt und die Erschließung gesichert ist. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse müssen gewahrt bleiben; das Ortsbild darf nicht beeinträchtigt werden“* (§ 34 (1) BauGB).

Hieraus ergeben sich Interpretationsmöglichkeiten, da das Vorhaben ja nicht identisch mit den bereits vorhandenen Bauten und Nutzungen zu sein hat, sondern sich lediglich einzufügen hat. Welche Bauweisen und Nutzungsarten sich im Sinne dieses Gesetzes einfügen lassen, ist demnach Auslegungssache im politischen Entscheidungsprozess. Gleiches gilt für die *„Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse“* sowie die Nichtbeeinträchtigung des Ortsbildes.³⁶

³⁵ z.B. Baugenehmigung und Abschluß eines befristeten Mietvertrages für einen Wagenplatz auf der Trasse der geplanten Nordtangente in Karlsruhe

³⁶ Zu diesem Paragraphen existieren zahlreiche Gerichtsurteile, die hinsichtlich ihrer Vergleichbarkeit zu prüfen sind („Richterrecht“).

5.3.3 Vorhaben im Außenbereich

Die Genehmigung von Bauvorhaben im Außenbereich ist an enge Bedingungen geknüpft, da der Schutz des Außenbereichs vor Zersiedelung vorrangig sicherzustellen ist. Es bestehen jedoch zwei mögliche Begründungen für die Genehmigung eines Wagenplatzes im Außenbereich:

- *„Im Außenbereich ist ein Vorhaben nur zulässig, wenn öffentliche Belange nicht entgegenstehen, die ausreichende Erschließung gesichert ist und wenn (...) es wegen seiner nachteiligen Wirkung auf die Umgebung oder wegen seiner besonderen Zweckbestimmung nur im Außenbereich ausgeführt werden soll (...).“* (§ 35 (1) BauGB). Hiermit ergibt sich für Gemeinden die Möglichkeit, aufgrund der politischen Entscheidung, daß ein Wagenplatz nicht im Innenbereich genehmigt werden soll, diesen im Außenbereich zu genehmigen.
- *„Sonstige Vorhaben können im Einzelfall zugelassen werden, wenn ihre Ausführung oder Benutzung öffentliche Belange nicht beeinträchtigt und die Erschließung gesichert ist. Eine Beeinträchtigung liegt insbesondere vor, wenn das Vorhaben (...) den Darstellungen des Flächennutzungsplans widerspricht (...).“* (§ 35 (2 u. 3) BauGB). Mit einer Ausweisung (z.B. als Sonderbaufläche nach § 11 BauNVO) im Flächennutzungsplan kann die oben genannte Beeinträchtigung ausgeschlossen werden.

Des weiteren kann die Gemeinde durch Umwidmung Flächen im Außenbereich dem Innenbereich zuordnen:

- *„Die Gemeinde kann durch Satzung (...) die Grenzen für im Zusammenhang bebaute Ortsteile festlegen“* und *„bebaute Bereiche im Außenbereich als im Zusammenhang bebaute Ortsteile festlegen, wenn die Flächen im Flächennutzungsplan als Baufläche dargestellt sind (...).“* (§ 30 (4) BauGB). Wiederum im Zusammenhang mit der Ausweisung im Flächennutzungsplan (z.B. als Sonderbaufläche nach § 11 BauNVO) kann somit eine im Außenbereich liegende Fläche, die an den Innenbereich angrenzt, zum Innenbereich erklärt werden bzw. ein bestehender Wagenplatz (bebauter Bereich) im Außenbereich zum Innenbereich erklärt werden.

5.4 Vereinbarkeit mit der hessischen Bauordnung

Wagenplätze sind begrifflich als bauliche Anlagen und je nach Auslegung auch als Camping- und Zeltplätze einzuordnen (§ 2 HBO). Die Einordnung der einzelnen Bauwagen als Gebäude (Wohngebäude) ist sehr fraglich. Eine Mehrzahl der detaillierten Bestimmungen und Vorgaben für Wohngebäude sind von Bauwagen nicht oder nicht sinnvoll erfüllbar. Als genehmigungsrechtliche Grundlage kommen daher insbesondere die Bestimmungen für *„Ausnahmen und Befreiungen“* (§ 68 HBO) und für *„Bauliche Anlagen und Räume besonderer Art oder Nutzung“* (§ 53 HBO) in Frage.

5.4.1 Genehmigung zur praktischen Erprobung neuer Wohnformen

Zur praktischen Erprobung neuer Bau- und Wohnformen kann die Bauaufsichtsbehörde von zwingenden Vorschriften der HBO auf schriftlichen und zu begründenden Antrag befreien (§ 68 (3) HBO). Voraussetzung hierfür ist, daß die öffentliche Sicherheit und Ordnung nicht gefährdet wird (§ 3 (1) HBO).

5.4.2 Genehmigung als bauliche Anlage besonderer Art oder Nutzung

Baulichen Anlagen besonderer Art oder Nutzung können im Einzelfall Erleichterungen von Vorschriften zugestanden werden, deren Befolgung es nach der besonderen Art oder Nutzung der baulichen Anlage nicht bedarf (§53 (1 u. 2) HBO). Diese Erleichterungen erstrecken sich insbesondere auf

- die Abstände von Nachbargrenzen, von anderen baulichen Anlagen auf dem Grundstück und von öffentlichen Verkehrsflächen sowie auf die Größe der freizuhaltenden Grundstücksflächen,
- die Anordnung der baulichen Anlagen auf dem Grundstück.
- die Öffnungen nach öffentlichen Verkehrsflächen und nach angrenzenden Grundstücken,
- die Bauart und Anordnung aller für die Standsicherheit, die Verkehrssicherheit, den Brandschutz, den Wärme- und Schallschutz oder den Gesundheitsschutz wesentlichen Bauteile,
- die Brandschutzeinrichtungen und -vorkehrungen,
- die Feuerungsanlagen und Heizräume,
- die Wasserversorgung und
- die Aufbewahrung und Beseitigung von Abwasser und Abfällen sowie das Sammeln, Versickern und Verwenden von Niederschlagswasser.

Die Erleichterungen gelten ausdrücklich auch für Camping-, Zelt- und Wochenendhausplätze.

5.5 Baurechtlicher Status bei qualifizierten Zwischennutzungen

Das Planungsrecht in seiner heutigen Form kennt nur dauerhafte Flächennutzungen, es beinhaltet daher keine Planungsinstrumente für von vornherein zeitlich begrenzte Nutzungen. Eine qualifizierte Zwischennutzung (d.h. die Form der zeitlich befristeten Nutzung ist festgelegt) kann daher bis zu einer anzustrebenden Änderung des Planungsrechtes nur mittels Nutzungsverträgen vereinbart werden.

Für brachgefallene Flächen, die langfristig als städtische Entwicklungsflächen genutzt werden sollen, für die es aber keinen mittelfristigen Nutzungsbedarf gibt, bietet sich eine derartige Zwischennutzung an. Gleiches gilt auch für Flächen, für die bereits eine verbindliche Planung vorliegt, deren Umsetzung aber mittelfristig nicht vorgesehen oder absehbar ist. Dies können beispielsweise die Trassen geplanter Straßen sein. Eine mögliche und sinnvolle Zwischennutzung solcher Flächen ist die

Anlage von Wagenplätzen, die als mobile Wohnform hierfür besonders geeignet sind.

Eine derartige Herangehensweise sollte aber nur erfolgen, wenn keine dauerhaften Standorte verfügbar sind oder als Ergänzung zur Ausweisung langfristig nutzbarer Standorte, da temporäre Plätze den Bewohnern nicht die gleichen Perspektiven bieten können. Auch in Bezug auf die zu errichtenden Infrastrukturen (Gemeinschaftseinrichtungen, Ver- und Entsorgung) werden diese Plätze im Standard meistens hinter langfristig gesicherten Plätzen zurückbleiben. Kostenintensivere Investitionen werden auf diesen Plätzen eher unterbleiben.

Klare, für beide Seiten verbindliche Vereinbarungen sowie bei der Beendigung der Zwischennutzung die aktive Mithilfe der Stadt bei der Suche nach neuen Standorten sind hier die Grundlagen für ein verträgliches Miteinander.

Die Existenz langfristig gesicherter Wagenplätze dokumentiert den grundsätzlichen Willen einer Stadt, auf diese Wohnform konstruktiv zu reagieren und läßt somit auch eine höhere Akzeptanz der Bewohner zwischengenutzter Flächen zur vereinbarungsgemäßen Aufgabe dieser Flächen erwarten.

5.6 Wohnwagengesetze der Länder und städtische Landfahrerverordnungen

In einigen Bundesländern und Städten existieren seit den fünfziger Jahren spezielle Gesetze und Verordnungen zum Umgang mit mobilen Wohnformen. Beispiele hierfür sind das Hamburger und das Bremer Wohnwagengesetz sowie die „Verordnung über den Aufenthalt der Landfahrer in der Stadt Oldenburg“. Intention dieser Vorschriften war die gesetzliche Regelung des Umgangs mit Wagen als Wohnbehelfsbauten in der Nachkriegszeit und den Unterkünften von Schaustellern und sonstigen Reisenden.

5.6.1 Das Bremer Wohnwagengesetz³⁷

Das Bremer Wohnwagengesetz ermöglicht das genehmigungsfreie Aufstellen von Wohnwagen zu Wohnzwecken auf öffentlichen und privaten Wohnwagenplätzen, die durch die zuständige Behörde zugelassen sind (Stadtgemeinde Bremen: allgemeine Polizeibehörde, Stadtgemeinde Bremerhaven: Magistrat). Eine Befristung der Wohnnutzung ist nicht vorgesehen.

Außerhalb dieser genehmigten Standplätze bedarf die Aufstellung und Benutzung von Wohnwagen zu Wohnzwecken einer schriftlichen Genehmigung durch die o.g. Behörden innerhalb von 24 Stunden nach Aufstellung des Wohnwagens. Die Genehmigung ist jederzeit widerrufbar und kann unter Bedingungen und Auflagen erteilt werden.

³⁷ Bremer Wohnwagengesetz vom 19. Juni 1959 - Gesetz über das Aufstellen von Wohnwagen und die Zulassung von Wohnwagenplätzen

Die Zulassung privater Wohnwagenplätze kann unter Bedingungen und Auflagen erteilt werden. Als mögliche Auflagen ausdrücklich genannt werden eine zulässige Beschränkung der Zahl der Wohnwagen, die Herrichtung eines festen Untergrundes und die Einrichtung einer Sichtschutzmauer.

Die Zulassung ist insbesondere dann zu untersagen, wenn für die Bewohner keine ordnungsgemäße Wasserversorgung gewährleistet ist, die Beseitigung der Abfälle und Fäkalien nicht gesichert ist und die den hygienischen und gesetzlichen Erfordernissen entsprechenden Toiletten weder auf dem Gelände noch in unmittelbarer Nähe zugänglich sind.

5.6.2 Das Hamburger Wohnwagengesetz

Im Gegensatz zum Bremer Wohnwagengesetz verbot das Hamburger Wohnwagengesetz (HWG) in seiner Fassung von 1959 grundsätzlich das dauerhafte Wohnen in Wohnwagen. Ausgenommen von diesem grundsätzlichen Verbot war lediglich das Schaustellergewerbe, dessen Wohnwagen nach behördlicher Genehmigung aufgestellt werden durften.

Um die Legalisierung eines Teils der in den letzten 20 Jahren entstandenen Wagenplätze in Hamburg zu ermöglichen, wurde das Hamburger Wohnwagengesetz 1999 novelliert. In seiner derzeit gültigen Form ist zumindest ein befristetes Wohnen auf Wagenplätzen möglich (siehe auch Kap. 7.3 - Beispiele - Hamburg).

Die Inhalte der wichtigsten Bestimmungen des Hamburger Wohnwagengesetzes:³⁸

- Wohnwagen im Sinne des Gesetzes sind Fahrzeuge, die als Wohnungen dienen (§ 1 (1) HWG).
- Für die zugelassenen Wohnwagenplätze und den hierauf abgestellten Wohnwagen findet die Hamburgische Bauordnung keine Anwendung (§ 1 (2) HWG).
- Wohnwagenstandplätze können als Übergangsplätze eingerichtet werden, um Personen, die in Hamburg in Wohnwagen wohnen, bis zur Vermittlung in feste Wohnungen eine zeitweilige Unterbringung zu ermöglichen. Substandardwohnen auf Dauer darf nicht gefördert werden (§ 2 (2) HWG).
- Auf den zugelassenen Wohnwagenplätzen aufgestellte Wohnwagen sind Wohnungen im Sinne des Hamburgischen Meldegesetzes (§ 2 (4) HWG).
- Außerhalb der zugelassenen Standplätze ist das Wohnen in Wohnwagen nicht zulässig (§ 3 HWG)

³⁸ in der Fassung vom 25.05.1999 (HmbGVBl. S. 93)

Die Inhalte der wichtigsten Bestimmungen der Ausführungsbestimmungen zum Hamburger Wohnwagengesetz.³⁹

- Jede natürliche oder juristische Person kann die Zulassung eines Wohnwagenstandplatzes beantragen. In Anwendung der Bauvorlagenverordnung sind die entsprechenden Unterlagen dem Antrag beizufügen, die Einschaltung einer bauvorlageberechtigten Person ist nicht erforderlich. Des weiteren sind Angaben zur Platzbelegung und der Kostentragung für die Ver- und Entsorgung zu machen (3.1. Zulassung).
- Die ortsfeste Nutzung von Wohnwagen zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt ist als Wohnnutzung anzusehen. Damit kommen alle Gebietskategorien der BauNVO für eine Ansiedlung in Betracht, in denen Wohnen zulässig ist. Die Erteilung von Ausnahmen und Befreiungen im Rahmen des § 31 BauGB (siehe Kap. 5.3.1 - Vorhaben im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes) ist möglich (3.1.1. Bauplanungsrecht).
- Die Dauer der Befristung (Zulassung) ist von den weiteren Planungen bezüglich der Flächennutzung abhängig und darf fünf Jahre nicht überschreiten (3.2.2.2. Befristung).
- Des weiteren bestehen Bestimmungen zur Größe und Anzahl der Plätze (i.d.R. nicht mehr als 25 Wohnwagen, 65 m² Mindestfläche pro Wagen), zur Zufahrt und den Fahrwegen (5,5 m Breite, in Verengungen 3 m), zum Brandschutz (5 m Mindestabstand zwischen den Wagen und ausreichend Feuerlöscher), zur Heizung (emissionsarmer Betrieb) und zur Ver- und Entsorgung (Trinkwasserzapfstelle und Sielanschluß für Abwasser, 2 Toiletten und Duschen, zentraler Standplatz für Abfallbehälter).

5.6.3 Die Verordnung über den Aufenthalt der Landfahrer in der Stadt Oldenburg⁴⁰

Nach der Verordnung der Stadt Oldenburg dürfen „Landfahrer“ ihre Wohnwagen nicht auf öffentlichen Straßen, Wegen oder Plätzen aufstellen.

Die Aufstellung von Wohnwagen auf Privatgrundstücken bedarf aus gesundheitlichen und brandschutztechnischen Gründen der Erlaubnis des Ordnungsamtes. Weitere Bestimmungen hierzu bestehen nicht.

Das Aufstellen von Wohnwagen auf von der Stadt zu diesem Zweck eingerichteten Rastplätzen bedarf jeweils der Erlaubnis der Stadtverwaltung. Die Dauer des Aufenthalts wird von der Stadtverwaltung festgesetzt. Einzelbestimmungen regeln die Ver- und Entsorgung und verbieten das Entzünden offenen Feuers.

³⁹ „Vermerk - Wohnwagengesetz - hier: Hinweise zur Anwendung des neuen Gesetzes“ (Baubehörde, Stadt Hamburg)

⁴⁰ in der Fassung vom 12.06.1957

5.7 Exkurs: Der Leitfaden zur Behandlung ungenehmigter baulicher Anlagen und Gärten im Außenbereich

Für bereits bestehende Wagenplätze im Außenbereich ist möglicherweise eine Gleichbehandlung mit Freizeithütten in Freizeitgärten möglich. Zu diesem Thema existiert ein Erlaß der Hessischen Ministerien des Innern, für Landwirtschaft, Forsten und Naturschutz und für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung.

In diesem heißt es, daß der Bauleitplanung „insbesondere auch zur flächenhaften Legalisierung von illegalen Bauten und Gärten im Außenbereich“ „nach wie vor Bedeutung“ zukomme (unter 7. Weitere Bauleitplanung).

Im selben Abschnitt wird dieses Vorhaben weiter konkretisiert: „Die Träger der Bauleitplanung sollten daher weiterhin dort, wo es die örtlichen Verhältnisse zulassen, im Rahmen der Bauleitplanung Flächen für Gartengebiete und ggf. für Wochenendplatzgebiete ausweisen. (...) Bereiche, in denen bereits zahlreiche illegale bauliche Anlagen und Gärten vorhanden sind, verlangen nach einer sorgfältigen Prüfung der Legalisierungsmöglichkeiten im Rahmen der gerechten Abwägung nach § 1 Abs. 6 BauGB und bieten sich vorrangig für eine solche Ausweisung an.“

§ 1 (6) BauGB: „Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.“

Die Existenz dieses Leitfadens zeigt, daß es auf Landesebene auch durch die Veröffentlichung von Erlassen möglich ist, ungewollte Härten der bestehenden Rechtslage abzumildern und für spezifische Probleme und Anforderungen Lösungen anzubieten.

6 Handlungsempfehlungen

6.1 Die politische Entscheidung

Basis aller Legalisierungs- und Absicherungsvorhaben muß der grundsätzliche Wille der zuständigen politischen Gremien einer Stadt sein, Wagenplätze als eine legitime Wohnform anzuerkennen. Besteht dieser Konsens, so sollte in einer Absichtserklärung beschlossen werden, daß die Stadt grundsätzlich bereit ist, die für die Legalisierung dieser Wohnform auf geeigneten Flächen notwendigen Beschlüsse zu fassen.⁴¹

6.2 Die Benennung eines städtischen Koordinators

Empfehlenswert ist die direkte Benennung einer für alle Fragen der verwaltungsinternen Koordination und der Kontakte mit den Wagenbewohnern verantwortlichen Person, die unmittelbar vom Stadt- oder Gemeinderat mit der Durchführung ihrer Aufgabe betraut ist. Diese Person kann durch eine Projektgruppe unterstützt werden, mit der sie umfassend alle rechtlichen und organisatorischen Fragen abarbeitet.

6.3 Die Gründung eines Wagenplatzvereins

Die Gründung eines Vereines, dem die Bewohner des Wagenplatzes und ggf. weitere Unterstützer (ohne Stimmrecht) angehören sollten, hat sich als sinnvoll erwiesen. Ein Verein kann als juristische Person die Funktion des Ansprech- und Vertragspartners von Seiten der Wagenbewohner übernehmen. So kann die notwendige Verbindlichkeit organisiert werden, ohne daß eine Einzelpersonen für das Gruppenverhalten insgesamt verantwortlich gemacht werden kann. Zusätzlich wird so bei Veränderungen in der Bewohnerschaft die für einen Vertragsabschluß notwendige Kontinuität gewahrt.

Als Vereinszweck kann beispielsweise die Förderung des Lebens in mobilen Unterkünften, die Verwaltung und Aufsicht über die vertragsgemäße Nutzung des Wagenplatzes und die Beratung, Unterstützung und Vertretung der Bewohner festgeschrieben werden.

Die Selbstorganisation auf größeren Plätzen kann auch durch die Aufteilung in mehrere Gruppen erleichtert werden, die jeweils einzelne Nutzungsverträge mit dem Grundstückseigentümer vereinbaren können. Gruppengrößen bis zu maximal 30 Personen haben sich als sinnvoll erwiesen, da die Selbstorganisation größerer Gruppen oft problematisch ist.⁴²

Die Klärung der Zuständigkeiten und Ansprechpartner auf beiden Seiten vermeidet unnötige Spannungen und Mißverständnisse und ist die Basis für ein zielgerichtetes und erfolgsversprechendes weiteres Vorgehen.

⁴¹ vgl. „Der Aubrook 100“, S. 51 (Jürgen Möllgaard, Ministerialdirigent a.D.)

⁴² Dies gilt insbesondere, wenn der Anspruch besteht, Entscheidungen im Konsens zu treffen.

6.4 Die gemeinsame Suche nach Lösungen

Sind die Fragen der Organisation auf beiden Seiten geklärt, können die Stadt und die Wagenbewohner gemeinsam nach tragfähigen Lösungen suchen. Diese können sich auf einen bereits bestehenden Wagenplatz oder auch auf mögliche Alternativstandorte beziehen.

Kann der bestehende Standort erhalten werden, so sind lediglich die baurechtlichen Fragen zu klären und in einem Nutzungsvertrag die den Belangen aller Beteiligten entsprechenden Vereinbarungen zu treffen (siehe Kap. 5 - Spielraum: Einordnung im Planungs- und Baurecht).

Ist die Suche nach Alternativstandorten notwendig, so empfiehlt sich hierbei eine möglichst offene Herangehensweise. Grundsätzlich kommen alle Flächen, die eine Wohnnutzung nach der BauNVO zulassen (alle Wohnbau- und gemischten Bauflächen) bzw. bedingt zulassen (Gewerbegebiete) als Standorte in Betracht. Wie die Praxis zeigt, lassen sich Wagenplätze auch auf als Freiflächen ausgewiesenen Grundstücken realisieren (siehe Kap. 7.2 - Beispiele - Kiel, Änderung des Flächennutzungsplans).

Für die Standortsuche sind die Interessen der Wagenplatzbewohner und der Stadt in Gesprächen zu ermitteln und in Einklang zu bringen bzw. gegeneinander abzuwägen. Wesentliche Punkte sind

- für die Wagenplatzbewohner:
Rechtssicherheit, klare zeitliche Perspektiven, Einbindung in das städtische Umfeld, Regelungen zur Ver- und Entsorgung unter Berücksichtigung der eigenen finanziellen Leistungsfähigkeit, Freiräume für ein selbstorganisiertes Zusammenleben.
- für die Stadt:
Rechtssicherheit, klare zeitliche Perspektiven, Regelungen zur Ver- und Entsorgung, Wahrung der Sicherheit und Ordnung.

Die Aufzählung zeigt, daß es einige Überschneidungen der Interessen gibt. Diese sollten als Basis für einvernehmliche Lösungen dienen.

Problematisch kann bei der Suche nach innenstadtnahen Flächen der hohe ökonomische Verwertungsdruck sein, der im allgemeinen auf diesen Flächen lastet und die politischen Entscheidungen zulasten eines Wagenplatzstandortes beeinflussen wird. In der Praxis zeigt sich allerdings, daß das im allgemeinen zu beobachtende Zentrum-Rand-Gefälle der Bodenpreise Preissprünge und Ausnahmen beinhaltet. So gibt es unter anderem aufgrund historischer Entwicklungen (militärische Konversionsflächen, Auffassung gewerblicher und industrieller Standorte, strukturell bedingte Randbereiche in Zentrumsnähe („innere Peripherie“)) in den meisten Städten innerstädtische Lagen, die sich für extensive Nutzungen wie die Anlage von Wagenplätzen eignen.

6.5 Die Einbeziehung der Nachbarschaft

Insbesondere bei neuen Standorten ist die frühzeitige Information und partielle Einbindung der direkten Nachbarschaft wichtig. Durch direkte

Kontakte und Absprachen lassen sich Vorurteile und Befürchtungen der Nachbarn abbauen bzw. deren Entstehen verhindern. Auch werden die Wagenbewohner so für eventuelle Befürchtungen und Ängste der Anwohner sensibilisiert und können ihr Verhalten bei begründeten Einwänden ändern.

Die Legalisierung des "Lister Damm" in Hannover zeigt beispielhaft, daß die Einbeziehung der Nachbarschaft sich positiv auf das Verhandlungsklima auswirken kann. Erfolgt sie nicht, kann es wie beim "Elligersweg/Langenfort" in Hamburg sogar zu Bürgerbegehren und Demonstrationen kommen, die zur Verhärtung der Positionen führen können.

6.6 Die baurechtliche Genehmigung

Die Kap. 5 und 7 (Bau- und Planungsrecht / Beispiele) zeigen, wie vielfältig die Möglichkeiten der baurechtlichen Behandlung von Wagenplätzen sind. Die jeweils "beste" Lösung hängt im Einzelfall von den örtlichen Gegebenheiten und den jeweiligen Landesgesetzen ab. Ist in einer Stadt der politische Wille für eine Legalisierung vorhanden, so sind auch die baurechtlichen Fragen lösbar.

Grundsätzlich ist die Genehmigung eines Platzes als Gesamtanlage (bauliche Anlage) sinnvoll und nicht die einzelner Wagen als Gebäude, da sonst die spezifische Eigenschaft der Flexibilität eines Wagenplatzes (u.a. Eigenaus- und Umbau der einzelnen Wagen, flexible und veränderbare Anordnung der Wagen auf dem Gelände) verloren gingen und für jeden einzelnen Wagen eine gesonderte Baugenehmigung eingeholt werden müßte.

Für eine bauliche Anlage „Wagenplatz“ muß im Normalfall von einem Bauvorlageberechtigten ein Bauantrag bei der zuständigen Baubehörde eingereicht werden. Bauvorlageberechtigt sind Architekten und Bauingenieure, mit Einschränkungen auch Meister des Maurer- und Zimmerhandwerks.⁴³ Bestandteil des Bauantrages sollte ein Lageplan mit den aus brand- und umweltschutzrechtlichen Gründen freizuhaltenden Flächen sein.⁴⁴

6.7 Der Abschluß eines Nutzungsvertrages

Sind soweit die politischen und rechtlichen Vorbedingungen erfüllt, kann ein Pacht- und Nutzungsvertrag für das entsprechende Grundstück abgeschlossen werden. In ihm werden die Details der Nutzung geregelt und die Rechte und Pflichten beider Vertragsparteien festgehalten.

Pacht- und Nutzungsverträge sind immer privatrechtlicher Art, unabhängig davon ob sie mit öffentlichen oder privaten Grundeigentümern abgeschlossen werden.⁴⁵

⁴³ Nach dem Hamburger Wohnwagengesetz muß der einem Bauantrag entsprechende Zulassungsantrag nicht von einem Bauvorlageberechtigten eingereicht werden.

⁴⁴ Fahrgassen für die Feuerwehr, Mindestabstände zu Baumbestand etc.

⁴⁵ Grundlage ist das Bürgerliche Gesetzbuch.

Es sollte von beiden Vertragsparteien darauf geachtet werden, daß sich die Vereinbarungen in einem realistischen und erfüllbaren Rahmen bewegen. Dies gilt insbesondere für das Einholen von Genehmigungen und die Einrichtung der Ver- und Entsorgung: Die grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit sollte vor Beginn der Vertragsverhandlungen durch eine Bauvoranfrage geklärt und die Anforderungen sollten mit vertretbarem Aufwand erfüllbar sein. Ist dies nicht der Fall, stellt der Vertrag nur den schriftlichen Ausdruck eines guten Willens, nicht jedoch eine reale Absicherung dar.

Für folgende spezifische Punkte ist eine vertragliche Regelung empfehlenswert:

- **Bewohner- und Wagenanzahl** : Vereinbarungen zur Anzahl der Bewohner stellen sicher, daß es weder zu einer privilegierten Nutzung des Geländes durch sehr wenige Bewohner noch zu von beiden Seiten nicht als akzeptabel erachteten hohen Wohndichten kommt. Zusätzlich oder alternativ kann eine Höchstzahl der Wagen festgelegt werden, wobei Wagen für gemeinschaftliche Nutzungen mitbedacht werden sollten.⁴⁶
- **Laufzeit**: Um eine Konsolidierung der Wohnverhältnisse zu ermöglichen und Investitionen in die Infrastruktur lohnenswert zu machen, ist die Vereinbarung einer mehrjährigen Mindestlaufzeit des Vertrages, verbunden mit einer Klausel zur anschließenden stillschweigenden Verlängerung, empfehlenswert. Der Abschluß eines unbefristeten Vertrages ist nicht zu empfehlen, da er keine Mindestlaufzeit festschreibt und ab Vertragsabschluß jederzeit ordentlich (i.d.R. mit dreimonatiger Frist) gekündigt werden kann.
- **Nutzungszweck**: Beabsichtigen die Bewohner, kulturelle oder sonstige Veranstaltungen durchzuführen, so sollten diese neben dem eigentlichen Wohnzweck benannt werden. Regelungen zur Tierhaltung können ebenfalls sinnvoll sein.
- **Nutzungsentgelt**: Das Nutzungsentgelt kann sich pauschal nach der Grundstücksgröße oder nach der Anzahl der Bewohner richten. Die Vereinbarung eines Nutzungsentgeltes ist, auch wenn es nur sehr gering ausfällt, neben der Deckung evtl. anfallender Kosten vor allem aus Gründen der formalen Gleichbehandlung mit anderen Bürgern und der hiermit verbundenen höheren Akzeptanz in der Öffentlichkeit empfehlenswert.
- **Ver- und Entsorgung**: Die Vereinbarungen zur Ver- und Entsorgung sollten den realen Möglichkeiten des Geländes sowie den Ansprüchen und finanziellen Mitteln der Bewohner entsprechen. Ökologische und experimentelle Lösungen sollten zulässig sein. Insbesondere wenn die Kosten für den Anschluß an das öffentliche Kanal- oder Stromleitungssystem sehr hoch sind, bieten sich alternative Lösungen an, deren Realisierung mit Mitteln aus Fördertöpfen für ökologische Modellvorhaben (z.B. Binsenkläranlagen, Solarmodule zur Stromerzeugung) oder in Verbindung mit Projekten des Arbeitsamtes gefördert werden kann. Unter der Voraussetzung, daß keine direkten Wasseranschlüsse zu den

⁴⁶ Das Hamburger Wohnwagengesetz fordert 65 m² Mindestfläche pro Wagen, Knorr-Siedow / Willmer geben einen Flächenverbrauch von 80 m² pro Wagen an (IRS-Studie, S. 15).

einzelnen Bauwagen gelegt werden, kann sich die Sammlung des Abwassers auf die zentralen Zapf- und Waschstellen beschränken. Geringe Abwassermengen aus den einzelnen Wagen können, insbesondere bei Verwendung ökologisch abbaubarer Waschsubstanzen, direkt versickert werden, sofern der Platz nicht im Bereich eines Wasserschutzgebietes liegt.⁴⁷ Der Verbleib der Anlagen zur Ver- und Entsorgung bei einer Beendigung der Nutzung des Geländes ist ebenfalls zu klären.

- **Brandschutz**
Regelungen zum Brandschutz sollten in Absprache mit der zuständigen Behörde getroffen werden.⁴⁸
- **Haftungsausschluß:** Im Interesse des Grundeigentümers empfiehlt sich der Ausschluß sämtlicher Haftungsansprüche. Für den Verein ist daher der Abschluß einer Haftpflichtversicherung notwendig.
- **Kündigung:** Gründe für eine außerordentliche Kündigung und eine angemessene Räumungsfrist sollten vereinbart werden. Zudem sollte ein vertragswidriges Verhalten nur nach Abmahnung zur Kündigung führen, um Korrekturen zu ermöglichen.

⁴⁷ Einschätzung des Umweltschutzamtes der Stadt Kiel: Bei Kanisterversorgung der einzelnen Wohnbereiche stellt die diffuse Einleitung geringer Mengen Abwassers in die Fläche wasserrechtlich kein Problem dar, vgl. „Der Aubrook 100“, S. 28.

⁴⁸ Aus dem „Bericht zur brandschutzrechtlichen Begehung“ des Amtes für Brandschutz der Stadt Rüsselsheim: Um das Übergreifen von Bränden von einem Bauwagen auf umstehende Wagen zu verhindern, sind Mindestabstände von jeweils 5 m einzuhalten. Innerhalb dieser Abstände dürfen keine brennbaren Materialien gelagert werden. Eine Zufahrt für die Feuerwehr muß vorhanden sein. Die Bereiche um die Feuerstellen und Schornsteinrohre in den Wagen sind durch nichtbrennbare Materialien (z.B. Bleche) zu sichern. An zentralen Stellen sind in ausreichendem Maße ABC-Feuerlöscher bereitzuhalten.

7 Beispiele

7.1 Hannover - Bundesweit erste Legalisierungen von Wagenplätzen⁴⁹

In Hannover gibt es zur Zeit drei legalisierte Wagenplätze (Helmkestraße, Burgweg und Lister Damm). Für den Wagenplatz „Lister Damm“ wurde 1994 ein Pachtvertrag zwischen der Stadt Hannover und den Bewohnern abgeschlossen. Damit war der „Lister Damm“ bundesweit der erste legalisierte Wagenplatz.

Das Verfahren vom politischen Beschluß zur Legalisierung von Wagenplätzen im Jahre 1993 bis zur ersten vollzogenen Legalisierung dauerte ungefähr zwei Jahre.

Entscheidend für den Erfolg der Legalisierung war die Benennung eines zentralen Projektkoordinators des Stadtplanungsamtes (Herr Leukefeld), der durch einen direkten Auftrag des Oberstadtdirektors großen Handlungsspielraum besaß. Das Bauordnungsamt hatte Entscheidungskompetenz („im übertragenen Wirkungskreis“), die beteiligten Ämter wurden zur Unterstützung aufgefordert.

Herrn Leukefeld wurde vom Oberstadtdirektor der Verzicht auf polizeiliche Einsätze gegen bestehende Wagenplätze zugesichert; er wurde in dieser Sache als Sprecher und Verhandlungsführer der Stadt benannt. Dieses waren Voraussetzungen für eine beidseitige Vertrauensbildung als Basis konstruktiver Verhandlungen.

Bei der Suche nach geeigneten Flächen als Ersatz für bestehende Wagenplätze konzentrierte sich die Stadt auf städtische Grundstücke, die größtenteils im Außenbereich lagen. Auf diesen Flächen schien die baurechtliche Absicherung am ehesten realisierbar.

Die Wagenplätze sind als „Sonstiges Vorhaben im Außenbereich“ gemäß § 35 (2) BauGB eingeordnet. Die Ver- und Entsorgung ist in Anlehnung an die niedersächsische Campingplatzrichtlinie genehmigt. Die Plätze sind als bauliche Anlage genehmigt, Baugenehmigungen für die einzelnen Wagen sind nicht notwendig. Die Rechtmäßigkeit dieses Vorgehens wurde aufgrund eines Antrags der Opposition im Stadtparlament durch die Bezirksregierung überprüft und für zulässig befunden.⁵⁰

Nach Aussage des Liegenschaftsamtes bereitet die Verwaltung der drei legalisierten Wagenplätze nicht mehr Probleme als die Verwaltung anderer Grundstücke. Es besteht seitens der Stadt zur Zeit kein weiterer Handlungsbedarf.⁵¹ Erwähnenswert ist noch, daß die Anlage einer Komposttoilette auf dem Wagenplatz Helmkestraße im Rahmen eines Projektes der Universität Hannover geplant und erstellt wurde. Die Finanzierung erfolgte aus Mitteln der IKEA-Stiftung für ökologische Bauvorhaben.

⁴⁹ vgl. „Integration einer alternativen Wohnform in die Stadtstruktur“, S. 121 ff

⁵⁰ Herr Leukefeld (ehem. Stadtplanungsamt, Stadt Hannover), mündlich 30.06.00

⁵¹ Herr Junghans (Liegenschaftsamt, Stadt Hannover), mündlich 14.07.00

7.2 Kiel - Erstmals Ausweisung im Flächennutzungsplan

7.2.1 Die Entstehungsgeschichte des „Aubrook 100“

Der Wagenplatz „Aubrook 100“ befindet sich auf dem Elandsberg im Bereich einer Kleingartenanlage im Südwesten Kiels zwischen den Stadtteilen Russee und Hassee. Nördlich des Platzes verlaufen die Bahnlinie Kiel - Rendsburg und die Autobahn A 215. Die Entfernung zur Innenstadt (Fußgängerzone) beträgt ca. 3 km Luftlinie. Jahreszeitabhängig wohnen ca. 30 bis 80 Personen, darunter ca. 10 Kinder, auf dem ca. 70.000 m² großen Gelände in Gartenhäusern und Bauwagen. Planungsrechtlich befindet sich der Aubrook 100 im Außenbereich.⁵²

Der Platz wird seit dem Ende des zweiten Weltkrieges bewohnt. Der Elandsberg diente während des Krieges als Flakstellung. Nach dem Krieg wurden auf dem Gelände um die zerstörten Bunker Gärten mit Wohnbehelfsheimen errichtet. Diese werden größtenteils auch heute noch genutzt. Das Grundstück war ursprünglich im Besitz einer Privatperson, die Pachtverträge mit den damaligen Bewohnern abgeschlossen hatte. 1985 wurde das Gelände unter Beibehaltung der Pachtverträge an die Stadt verkauft. Die Pachtzahlungen der Bewohner wurden später im Zusammenhang mit Räumungsdrohungen nach und nach eingestellt.⁵³

Durch den Kauf des Aubrooks wollte die Stadt den aus Umweltgesichtspunkten bedenklichen Betrieb eines dort angesiedelten Schrotthändlers unterbinden sowie die von öffentlichen Stellen als sozial bedenklich angesehene Wohnnutzung beenden. Bereits ab 1981 wurden vereinzelt Räumungen angedroht. Öffentliches Interesse erweckte der Aubrook insbesondere seit einer Anfrage der CDU-Fraktion an den Kieler Stadtrat 1988 zur Position der Stadt. Die Ratsversammlung beschloß, ohne Druck zu entsiedeln und alles, was einer Verfestigung der Wohnsituation diene, zu unterlassen.⁵⁴

Trotz des Angebots des Liegenschaftsamtes, Ersatzwohnraum zu stellen und der nicht gesicherten politischen Lage entschieden sich die meisten Bewohner für ein weiteres Wohnen auf dem Aubrook. Die Müllentsorgung ist inzwischen geregelt und Komposttoiletten sowie Solaranlagen sind im Einsatz. Abfallrechtliche Verstöße haben sich nach Aussage des Umweltschutzamtes deutlich reduziert und unterscheiden sich nicht von Verstößen in anderen Stadtbereichen. Die Stadt entschloß sich 1995 aufgrund des Engagements eines Pastors und des Bürgermeisters zur Verlegung einer Wasserleitung zur Trinkwasserversorgung. Die Wasserentsorgung ist nicht geregelt, stellt aber aufgrund der Zusammensetzung und der geringen Mengen wasserrechtlich kein Problem dar. Problematisch wäre diese nur bei direkten Wasseranschlüssen der einzelnen Wohnbereiche (Aussage des Umweltschutzamtes). Dennoch existieren Pläne für die Anlage von Klärteichen. Seit 1994 finden jährlich Sommerfeste mit dem Ziel des Abbaus von Vorurteilen und einer Verbesserung der Kontakte zur Nachbarschaft statt. Diese werden im mittleren Bereich des Geländes auf einer

⁵² vgl. „Der Aubrook 100“, S. 24, 27 u. 31

⁵³ vgl. „Der Aubrook 100“, S. 14, 15, 24 u. 32

⁵⁴ vgl. „Der Aubrook 100“, S. 14, 15, 24 u. 32

Wiese mit Feuerstelle, Festplatz, Freilichtbühne und Gemeinschaftshaus organisiert.⁵⁵

7.2.2 Fachtagung zum Thema „Alternative Wohnformen“

Im Februar 1998 organisierte das Sozialdezernat der Stadt Kiel eine Fachtagung über alternative Wohnformen. Anlaß hierfür war die Frage des weiteren Umgangs mit dem Wagenplatz „Aubrook 100“. Die Ergebnisse dieser Tagung führten aber auch zu einer befristeten Nutzungsvereinbarung für den Kieler Wagenplatz am Timmerberg.⁵⁶

Der hier dokumentierte Tagungsablauf zeigt beispielhaft, wie durch das Engagement der Verwaltung Lösungen für ungewöhnliche Problemstellungen mit vielen Beteiligten herbeigeführt werden können.⁵⁷

- **Begrüßung**
Oberbürgermeister Norbert Gansel
- **Alternative Wohnformen - Wie gehen andere Städte mit Hüttenkolonien und Bauwagenplätzen um?**
Amt für Soziale Dienste
- **Von Aussteigern und Individualisten: Was sind das eigentlich für Menschen?**
Prof. Dr. Reingard Knauer, Fachhochschule Kiel, Fachbereich Sozialwesen
- **Die BewohnerInnen des Aubrook 100 stellen sich vor**
- **Anhörung der Nachbarschaft durch Ortsbeirat und Kirchengemeinde**
- **Aubrook 100 - eine städtische Konfliktlinie**
Kurzstatements durch Liegenschaftsamt, Umweltschutzamt, Bauordnungsamt, Amt für Soziale Dienste, Stadtplanungsamt, Polizeiinspektion Kiel (4. Revier)
- **Sozialverträglicher Umgang mit alternativen Wohnformen - Studie zum Habitatbericht der Bundesregierung**
Thomas Knorr-Siedow, Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung (IRS), Erkner
- **Sind die bauordnungsrechtlichen Probleme im Aubrook 100 lösbar?**
Jürgen Möllgaard, Ministerialdirigent a.D.
- **Der Aubrook 100 als Wohnprojekt - Beitrag zur lokalen Agenda 21 - Eine Ideenskizze**
Heidrun Buhse, Ministerium für Frauen, Jugend, Wohnungs- und Städtebau
- **Was soll mit dem Aubrook 100 passieren?**
Podiumsdiskussion zwischen HauptreferentInnen und VertreterInnen der Fraktionen, anschließend Aussprache, Vorschläge, Entwicklungen von Lösungsmöglichkeiten...

⁵⁵ vgl. „Der Aubrook 100“, S. 15, 17, 24 u. 28

⁵⁶ vgl. „Regelung für Wagenbewohner“, Pressedienst der Landeshauptstadt Kiel vom 17.07.1998

⁵⁷ vgl. „Der Aubrook 100“, Klappentext

7.2.3 Die rechtliche Absicherung des Aubrook 100

In Folge der oben genannten Fachtagung wurde vom Rat der Stadt Kiel 1999 bei der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans auf Anregung mehrerer Bürger die rechtliche Absicherung der Nutzung beschlossen. Die Plandarstellung wurde von „Grünfläche (Dauerkleingärten)“ in eine Sonderbaufläche „Alternatives Wohnen“ geändert.⁵⁸

Aus der beschlossenen Beschlüßvorlage zur Änderung des Flächennutzungsplans:

3.4.17 Sonderbaufläche Alternatives Wohnen

Dargestellt ist die Fläche mit der Anschrift Aubrook 100, nördlich des Weges Aubrook, südlich der Bahnlinie Kiel - Rendsburg, westlich des Wohngebietes Kolonnenweg, auf der heute bereits gewohnt wird.

Die ausgeübte Nutzung soll etwa im vorhandenen Umfang weiterhin möglich sein. Die Erschließung wird auch zukünftig in der bestehenden Form über die Kleingartenzuwegung nördlich der Bebauung Kolonnenweg erfolgen.

Die Nutzung wird zwischen der Stadt und den einzelnen Bewohnern vertraglich geregelt. Die wesentlichen Punkte dabei sind:

- *Regelung der öffentlichen Sicherheit,*
- *Vermeidung von gesetzeswidrigen Zuständen und bauordnungsrechtlichen Mißständen,*
- *ordnungsgemäße Entsorgung (Schmutzwasser, Abfall),*
- *Regelung des Nutzungsentgeltes,*
- *Regelung der Haftung.*

Für die im Flächennutzungsplan vorgesehene vertragliche Regelung der Nutzung des Geländes laufen noch die Verhandlungen, so daß über deren Inhalte keine Angaben zu erhalten sind. Die Kieler Stadtverwaltung ist aber zuversichtlich, in nächster Zeit einen für beide Vertragsparteien zufriedenstellenden Abschluß erreichen zu können⁵⁹.

Die Stadt will mit der Flächennutzungsplanänderung und den vertraglichen Nutzungsvereinbarungen ein Zeichen setzen, daß sie die Bedürfnisse nach alternativen Wohnformen prinzipiell anerkennt, wenn miteinander getroffene Vereinbarungen eingehalten werden.

7.3 Hamburg - Die Novellierung des Wohnwagengesetzes

Aufgrund der zahlreichen Wagenplätze, die sich in Hamburg im Laufe der Jahre gebildet hatten und dem Wunsch der rot-grünen Koalition, das Wohnen in dieser Form zu legalisieren, wurde 1999 das Hamburger Wohnwagengesetz von 1959⁶⁰ so geändert, daß es eine befristete Zulassung des Wohnens in Bauwagen auf sogenannten „Übergangsplätzen“

⁵⁸ nach der Beschlüßvorlage des Stadtplanungsamtes vom 25.01.1999

⁵⁹ Frau Hantelmann (Amt für Soziale Dienste, Stadt Kiel), mündlich am 13.06.00

⁶⁰ Dieses Gesetz verbot im Rahmen der „Wiederherstellung einer geregelten Wohnraumversorgung“ nach dem Krieg das dauerhafte Wohnen in Wohnwagen.

„bis zur Vermittlung in feste Wohnungen“ ermöglicht. Diese Formulierung ist nach Uhl⁶¹ nicht so zu verstehen, „daß sich auch in Wohnungen vermitteln lassen müsse, wer sich bewußt für das Leben im Wagen entschieden habe“. Nach Auslegung der SPD soll die Formulierung aber „den Status der Ausnahme betonen“. Die Existenz der Plätze hänge nach wie vor von einer politischen Entscheidung ab, die der jeweilige Bezirk im Einzelfall treffe.⁶²

Zum Gesetz wurden Ausführungsbestimmungen erlassen, nach denen ein Wagenplatz zu genehmigen ist. Die Auflagen für Brandschutz, Erschließung etc. müssen sich demzufolge nicht mehr nach den für Wagen unangemessenen Bestimmungen der Hamburgischen Bauordnung richten, sondern folgen den eigenen, aus der Bauordnung heraus entwickelten aber entsprechend modifizierten Bestimmungen. Statt einer Baugenehmigung ist also ein Zulassungsbescheid entsprechend dem Wohnwagengesetz zu beantragen, dem dann der Abschluß eines Grundstücksüberlassungsvertrages folgt.⁶³

Um die Anforderungen, die das Gesetz an die Infrastruktur eines Wagenplatzes stellt, erfüllbar zu machen, wurden mit der Verabschiedung des Gesetzes finanzielle Mittel für die Herrichtung von Wagenplätzen bereitgestellt, so daß die Finanzierung nicht allein von den zumeist finanzschwachen Bewohnern getragen werden muß.⁶⁴

Das so geänderte Wohnwagengesetz stellt eine bemerkenswert pragmatische Lösung für die Ermöglichung des Wagenwohnens dar. Durch seine sehr offen gehaltenen Formulierungen läßt es jedoch auch in entgegengesetzte Richtung Interpretationsmöglichkeiten zu, so daß die Abhängigkeit vom politischen Klima weiterhin sehr groß ist.

(Siehe auch Kap. 5.7.2 - Das Hamburger Wohnwagengesetz)

7.3.1 Wagenplätze in Hamburg

Insgesamt gibt es in Hamburg zur Zeit neun Wagenplätze mit zusammen etwa 200 Bewohnern. Eine rechtliche Zulassung nach dem Hamburger Wohnwagengesetz besteht bisher für zwei Plätze im Bezirk Altona („Rondenbarg“ und „Gaußstraße“)⁶⁵ und für einen Platz im Bezirk Nord („Langenfort/Elligersweg“). Welche weiteren vorhandenen Plätze als „Wohnwagenplätze“ zugelassen werden können, wird derzeit in den zuständigen Bezirksämtern geprüft.⁶⁶

⁶¹ Susanne Uhl, baupolitische Sprecherin der Grün-Alternative Liste (GAL), in: „Sauberer Wohnen“, taz (Hamburg) vom 08.04.1999

⁶² vgl. „Sauberer Wohnen“, taz (Hamburg) vom 08.04.1999, S. 21

⁶³ Rechtsamt, Bezirk Hamburg-Nord, mündliche Auskunft vom 14.07.00

⁶⁴ Rechtsamt, Bezirk Hamburg-Nord, mündliche Auskunft vom 14.07.00

⁶⁵ vgl. „Ganz legal in Altona - der Umzug der Bauwagen-Bewohner“, Hamburger Abendblatt vom 17.07.2000

⁶⁶ vgl. Drucksache 16/3599 des Hamburger Senats

7.3.2 Baurechtlich abgesichert: Der Wagenplatz „Elligersweg / Langenfort“⁶⁷

Der Wagenplatz im nordöstlich der Innenstadt gelegenen Stadtteil Barmbek an den Straßen Elligersweg und Langenfort war der erste baurechtlich abgesicherte Wagenplatz in Hamburg.

Er wurde im ehemaligen Wendebecken der Schiffsbauversuchsanstalt eingerichtet, das sich in einem durch Geschoßwohnungsbau geprägten Wohngebiet befindet. Direkt anliegend sind Kleingärten, Grünflächen und die Häuser eines Wohnprojektes. Die dem Wagenplatz zugewiesene Fläche ist circa 2500 m² groß. Es leben dort 8-10 Menschen in 12 Bauwagen. Sie waren auf der Suche nach einem Standort längere Zeit durch den Bezirk gezogen und dann vorübergehend vom Bezirk Altona auf einem nicht genutzten Parkplatz untergebracht worden, unter der Bedingung, daß sich der Bezirk Nord um eine längerfristige Lösung auf seinem Gebiet bemüht.

Das ehemalige Wendebecken besteht aus einer 2,5 - 3 m tiefen vollständig betonierten Wanne, die zu einer Fläche gehört, für die im Bebauungsplan die Nutzung „Grünfläche, Zweckbestimmung Parkanlage“ vorgesehen ist. Sie soll, entsprechend den Haushaltsmitteln, in mehreren Abschnitten realisiert werden. Dem letzten Bauabschnitt wurde die Teilfläche des Wagenplatzes zugeordnet. Um diese vorzeitig nutzbar zu machen, wurde die ohnehin geplante Entsiegelung der Fläche in Teilen vorweggenommen. Zusätzlich wurden ein Siel-, ein Wasser- und ein Stromanschluß geschaffen sowie ein Sanitärcontainer mit je zwei Duschen und Toiletten aufgestellt, so daß die Ver- und Entsorgung den gesetzlichen Bestimmungen entspricht. Der starken Hallentwicklung im Becken konnte durch die Entsiegelungsmaßnahmen, durch Pflanzungen und durch die Nutzung eines Teils der Fläche als Materiallager des Gartenamtes entgegengewirkt werden. Aufgrund der zu erwartenden Störung der Nachbarschaft durch Rauchentwicklung wurde offenes Feuer verboten und eine Beheizung der Wagen mit Gasöfen vereinbart.

Der „Verein für mobiles Wohnen in Hamburg-Nord“ hatte auf der Suche nach einem Standort diese Fläche vorgeschlagen, die daraufhin durch die GAL-Fraktion des Bezirks Nord als Dringlichkeitsantrag in die Bezirksversammlung eingebracht wurde. Das Amt erhielt den Auftrag, die Möglichkeiten für eine Ansiedlung von Bauwagen zu prüfen. Nachdem der „Verein für mobiles Wohnen in Barmbek“ den Zulassungsantrag gestellt und genehmigt bekommen hatte, konnte ein Grundstücksüberlassungsvertrag über 5 Jahre, bis zur voraussichtlichen Realisierung des betreffenden Bauabschnitts, abgeschlossen werden.

Da zuvor bereits eine Fläche im Stadtteil Ohlsdorf des gleichen Bezirks in Betracht gezogen worden war, hatte sich bereits eine „Bürgerinitiative gegen weitere Wagenplätze im Bezirk Nord“ gegründet (obwohl dort ein Platz bereits seit mehreren Jahren ohne größere Probleme oder Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit besteht). Diese setzte ihre Bemühungen fort, durch Unterschriftensammlungen ein Bürgerbegehren zu erwirken, das

⁶⁷ Herr Franke (Planungsabteilung, Bezirk Hamburg-Nord) mündlich am 12.07.00; Rechtsamt, Bezirk Hamburg-Nord, mündliche Auskunft vom 14.07.00

vom Gericht jedoch als unzulässig abgewiesen wurde.⁶⁸ Ein Anwohner hatte eine einstweilige Verfügung erwirken können, die jedoch per Fax aufgehoben und dessen aufschiebende Wirkung durch die Anordnung des „sofortigen Vollzugs aus öffentlichem Interesse“ ausgehebelt wurde. Noch in der Nacht des 12. November 1999 wurde der Platz bezogen. Die emotionalen Wogen in der Nachbarschaft legten sich schnell, das Verhältnis zwischen Anwohnern und Wagenbewohnern hat sich normalisiert.

Trotz der letztlich erfolgreichen temporären Ansiedlung und Absicherung des Wagenplatzes ist der politische Prozeß in diesem Fall als problematisch zu bezeichnen. So war die Ausbremsung des Bürgerbegehrens durch eine schnelle Beschlußfassung die letzte Möglichkeit, der fehlinformierten bzw. aufgehetzten Bevölkerung nicht die Entscheidung zu überlassen. Der Informationsfluß war mangelhaft, und die Bauwagenbewohner wurden zum Gegenstand politischer Ränkespiele der Parteien. Es hielt sich z.B. viel zu lange das Gerücht, daß für die Herrichtung des Wagenplatzes 280.000 DM an Steuergeldern ausgegeben worden seien, was so nicht korrekt ist. Die Entsiegelung der Fläche war ohnehin vorgesehen gewesen und die zusätzlichen Aufwendungen machten nur einen Bruchteil dieses Betrages aus.

7.4 Lübeck - Pachtvertrag mit 20 Jahren Laufzeit ohne Baugenehmigung⁶⁹

Als Ersatz für ein in der Lübecker Innenstadt von Wagenbewohnern genutztes Gelände schloß die Stadt Lübeck 1997 mit dem von den Wagenbewohnern gegründeten Verein einen Pachtvertrag über die Nutzung für ein am Stadtrand gelegenes Grundstück.

Der Wagenplatz ist vom Landesinnenministerium als alternatives Wohnprojekt anerkannt worden. Diese Anerkennung war für den Bürgermeister Voraussetzung für den Beschluß zur Bildung einer Arbeitsgruppe, die sich mit der Einrichtung des Platzes befaßte. Bemerkenswert an diesem Beispiel ist, daß die Stadt einen langfristigen Pachtvertrag abgeschlossen hat, obwohl eine baurechtliche Genehmigung für die vorgesehene Nutzung nicht vorliegt und auch nicht angestrebt wird. Das Bauordnungsamt hat sich nach anfänglicher Beteiligung aus der oben genannten Arbeitsgruppe zurückgezogen, da dessen weitere Einbindung formalrechtlich Probleme aufgeworfen hätte.

Im Pachtvertrag wird als Vertragsziel „die experimentelle Erprobung alternativer Wohn- und Lebensformen und ein Heranführen an das Wohnen in festen Gebäuden.“ genannt.⁷⁰ Die Laufzeit des Vertrages beträgt 20 Jahre. Eine maximale Nutzung mit 40 Wagen und 80 Personen ist vereinbart. Die Kosten für die Herrichtung des Geländes übernimmt der Verein der Bewohner. Zur Höhe des Pachtzinses sind aus Datenschutzgründen keine Angaben verfügbar.

⁶⁸ vgl. „Abgelehnt“, taz (Hamburg) vom 15.04.00, S. 21

⁶⁹ vgl. „Der Aubrook 100“, S. 9 und Schreiben des Liegenschaftsamt der Stadt Lübeck vom 05.07.2000

⁷⁰ „Der Aubrook 100“, S. 9

Die Größe des Grundstücks beträgt 2,36 ha. Auf einer angrenzenden Fläche befinden sich zwei alte Landarbeiterhäuser, von denen eines als Sanitärhaus genutzt werden soll. Hierfür sind noch vertragliche Regelungen zu treffen. Auch die Abwasserentsorgung ist noch nicht endgültig geklärt.

Zur Zeit leben auf dem Gelände ca. 20 Personen. Aufgrund der geringen Auslastung dieses Wagenplatzes sieht die Stadt Lübeck momentan keinen Handlungsbedarf, weitere Wagenplätze im Stadtgebiet einzurichten.

8 Resumé

Die Legalisierung von Wagenplätzen ist in erster Linie kein baurechtliches Problem, sondern eine Frage des politischen Willens und der Frage wie Mehrheiten mit den Wünschen von Minderheiten umgehen wollen. Zur baurechtlichen Legalisierung gibt es vielfältige Möglichkeiten, die diese Arbeit in Teilen aufzeigt.

Es besteht eine Diskrepanz im Umgang der Öffentlichkeit und der Städte mit Wagenplatzbewohnern im Vergleich zu Dauercampern und Kleingärtnern, die nicht alleinig auf baurechtliche Probleme zurückzuführen ist, sondern mindestens ebenso mit divergierenden ästhetischen Vorstellungen zu tun hat. Veränderungen der gesellschaftlichen Einschätzungen im Laufe der Zeit, wie sie z.B. bei der Beurteilung von Wohngemeinschaften eingetreten sind, lassen hoffen, daß es auch in diesem Bereich zu einer breiteren Akzeptanz kommen wird. Insbesondere unter Berücksichtigung der geringen Anzahl der Menschen, die in Wagen wohnen oder dieses wünschen, sollte die Legalisierung dieser Wohnform in einer demokratischen Gesellschaft realisierbar sein.

Historisch betrachtet sind die Probleme des Umgangs mit Wagenplätzen Teil einer insgesamt zu beobachtenden typischen Normierungsbestrebung einer Wohlstandsgesellschaft, die im Zuge steigenden Wohlstandes und steigender Ansprüche die Zeit und Energie findet, sich an vergleichbar kleinen Differenzen zu reiben. Hier sei auch auf den in Teilen erzwungenen Ersatz von Nachkriegsbehausungen durch soziale Wohnungsbauten hingewiesen, die nicht immer den Wünschen und Interessen der Betroffenen entsprachen.⁷¹

Die auftretenden Probleme auf Wagenplätzen und mit der Nachbarschaft liegen im Rahmen des üblichen und sollten daher keinen Grund für ein besonderes öffentliches Abwehrverhalten sein.

Es bleibt zu hoffen, daß das Wohnen auf Wagenplätzen als eine von vielen möglichen Wohnformen in einigen Jahren weitestgehend akzeptiert sein wird. Die derzeitig zu beobachtenden Veränderungen in der Gesellschaft, z.B. die zunehmende Individualisierung und die Pluralisierung der Lebensstile, Veränderungen der Arbeitswelt und ihr Einfluß auf das Wohnen etc., sind hierfür zumindest ein Anzeichen.

⁷¹ Zum Beispiel wurde das Großprojekt „Märkisches Viertel“ in Berlin als städtisches Sanierungsmaßnahme durchgeführt, da im Zuge der Neubebauung die bestehenden in Eigenleistung errichteten Wohnunterkünfte abgerissen wurden.

9 Quellen- und Literaturverzeichnis

Teil 1 Mündliche Quellen

Frau Hantelmann

Fachstelle für Wohnungs- und Unterkunftssicherung, Amt für Soziale Dienste, Stadt Kiel, 13.06.2000

Herr Leukefeld

ehemals Stadtplanungsamt, Stadt Hannover, 30.06.2000

Herr Franke

Planungsabteilung, Bezirk Hamburg-Nord, 12.07.2000

Rechtamt, Bezirk Hamburg-Nord, 14.07.2000

Herr Junghans

Amt für Wirtschaftsförderung, Marktwesen und Liegenschaften, Stadt Hannover, 14.07.2000

Teil 2 Schriftliche Quellen

(Hamburger) Wohnwagengesetz

in der Fassung vom 25.05.1999 (HmbGVBl. S. 93)

Auf zur grundrechtlichen Verteidigung der Wagenburgen - Gegen den Mißbrauch von Recht und Polizei zugunsten herrschender Ordnungsvorstellungen - Am Beispiel Ostfildern

Komitee für Grundrechte und Demokratie e.V., Köln 1998

Baugesetzbuch (BauGB)

Bekanntmachung der Neufassung des Baugesetzbuchs vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141)

Baunutzungsverordnung (BauNVO)

Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert am 22. April 1993 (BGBl. I S. 466)

Bericht zur brandschutzrechtlichen Begehung

Herr Schecker, Amt für Brandschutz der Stadt Rüsselsheim, Stellungnahme zur „Bauwagen-Siedlung, Außerhalb an den Mainwiesen, in Rüsselsheim“ vom 15.06.1994, Rüsselsheim 1994

Bremer Wohnwagengesetz vom 19. Juni 1956 - Gesetz über das Aufstellen von Wohnwagen und die Zulassung von Wohnwagenplätzen

Sammlung des bremischen Rechts - Grundwerk 2190 - d - 1, Bremen 1956

Der Aubrook 100 - Pro und Contra in der Abwägung

Landeshauptstadt Kiel - Sozialdezernat, Dokumentation einer Fachtagung vom 10.02.1998, Kiel 1998

Drucksache 16/3599

Schriftliche Kleine Anfrage des Abgeordneten Klaus-Peter Hesse (CDU) vom 13.12.99 und Antwort des Senats, Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Hamburg 1999

Hessische Bauordnung (HBO)

Fassung vom 19. Dezember 1994 (GVBl Nr. 32, S. 655) mit der Änderung der Hessischen Bauordnung vom 27.2.1998

Integration einer alternativen Wohnform in die Stadtstruktur

Birgit Kaulbach, Henning Seltz, Jens Emminger und Jochen Fessl, Projektarbeit am Studienbereich Architektur, Stadt- und Landschaftsplanung der Universität Gesamthochschule Kassel, Kassel 1999

IRS-Studie: Sozialverträglicher Umgang mit unkonventionellen, mobilen Wohnformen am Beispiel des Wohnens in Wohnwagen-dörfern oder Wagenburgen

Thomas Knorr-Siedow und Walther Willmer, Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung (IRS), Berlin 1994

Leitfaden zur Behandlung ungenehmigter baulicher Anlagen und Gärten im Außenbereich

Gemeinsame Herausgabe durch die Hessischen Ministerien des Innern, für Landwirtschaft, Forsten und Naturschutz und für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Erlaß vom 11. März 1998, zuletzt geändert durch Erlaß vom 19. Februar 1999, StAnz. S. 787

Nachhaltige Stadtentwicklung

Bundesministerium für Landeskunde und Raumordnung, Bonn 1996

Schreiben des Liegenschaftsamtes der Stadt Lübeck

Auskunft von Stefanie Klick und Bernd Kirschner (Amtsleiter), Schreiben vom 05.07.2000

Vermerk - Wohnwagengesetz - hier: Hinweise zur Anwendung des neuen Gesetzes

Ausführungsbestimmungen zum Hamburger Wohnwagengesetz, Martin Huber, Baurechtsamt der Baubehörde der Stadt Hamburg, Aktenzeichen: BR 20/60.12-35/2, Schreiben vom 10.06.1999

Verordnung über den Aufenthalt der Landfahrer in der Stadt Oldenburg v. 12. Juni 1957

Verwaltungsausschuß der Stadt Oldenburg, Oldenburg 1957

WAGENLEBEN - DAS LEBEN WAGEN - Empirische Studien über das Leben und Wohnen in fahrbaren Behausungen

Herbert Kropp und Holger Ufferts, Diplomarbeit am Fachbereich Sozialwissenschaften der Carl v. Ossietzky Universität Oldenburg, Oldenburg 1997 (Quelle: Internet)

Wagenplätze

Selbstverständnis und -darstellung der Kasseler Wagenplätze, Kassel
1998

Teil 3 Periodika

„Passanten stört die Optik - Keine Spur von Katastrophe: Die Lister Bauwägler wehren sich gegen Gerede“

Hannoversche Stadtteil-Zeitung (Amtliches Bekanntmachungsblatt der Bezirksräte Hannover), Ausgabe Ost, 20.07.1995, S. 1

„Zum Frühstück flattern die Hühner herbei - Wohnen in einem Bauwagen: Vom Aussteigermodell zum alternativem Heim auf Rädern“

Hannoversche Allgemeine vom 03.05.1997, S. 37

„Geheimtreffen im Bauwagen-Streit - Plätze für 'rollende Wohnzimmer': Altona will die anderen sechs Bezirke in die Pflicht nehmen - Gespräch mit Staatsrat Streng“

Hamburger Morgenpost Online vom 28.10.1998

„Ausnahmetatbestand Bauwagen - Baupolitiker von SPD und GAL sind sich mit Senator Eugen Wagner einig: Bauwagenplätze sollen ausnahmsweise zugelassen werden“

taz (Ausgabe Hamburg) vom 03.04.1999, S. 31

„Weite Spielräume - Das neue Bauwagengesetz der rot-grünen Koalition ist eine Frage der Interpretation“ (Kommentar)

taz (Ausgabe Hamburg) vom 08.04.1999, S. 21

„Sauberer Wohnen - Bauwagenplätze sind erlaubt - wenn sie hygienisch und nicht zu groß sind“

taz (Ausgabe Hamburg) vom 08.04.1999, S. 21

„Bauwagenplätze sind legal“

taz (Ausgabe Hamburg) vom 21.05.1999, S. 21

„Kulturbanausen bleiben am Landwehrkanal - Der Bezirk Treptow hat die geplante Räumung des Alternativprojektes „Wagendorf Lohmühle“ in letzter Minute ausgesetzt. Ausschlaggebend sei die breite Solidarität der Bevölkerung gewesen, meinen die Bewohner“

taz (Ausgabe Berlin) vom 03.08.1999, S. 15

„Ein Hauch von Freiheit - Die Wagenburg in Karow machte ihre Pforten auf für Skeptiker. Zu sehen gab es 80 zufriedene Menschen“

taz (Ausgabe Berlin) vom 04.09.1999, S. 26

„Von Mehrheit überzeugt - Bezirksversammlung für Bauwagenplatz“

taz (Ausgabe Hamburg) vom 18.09.1999, S. 24

„Molotow-Cocktail gegen links - Seit Anfang Oktober gab es drei Anschläge auf linke Projekte. Rechtsextreme mobilisieren gegen ‘Bauwagenchaoten’“

taz (Ausgabe Hamburg) vom 19.10.1999, S. 21

„Extreme Gruppen - Streit um neuen Bauwagenplatz in Barmbek geht unvermindert weiter“

taz (Ausgabe Hamburg) vom 25.10.1999, S. 21

„Bauwagen vor der Tür - SPD und GAL kritisieren: CDU nutzt Bürgerbegehren zur Ausgrenzung“

taz (Ausgabe Hamburg) vom 05.11.1999, S. 21

„Grüne: Bleiberecht für Lesumer Ökodörfler“

taz (Ausgabe Bremen) vom 18.11.1999, S. 21

„Geister, die niemand rief - Wo sollen Bauwagen-Bewohner hin? Hauptsache weg, fordert die CDU in der Aktuellen Stunde der Bürgerschaft“

taz (Ausgabe Hamburg) vom 25.11.1999, S.21

„Polizei schleift Wagenburg in Mitte - Eine Hundertschaft räumt das besetzte Grundstück neben dem Wohn- und Kulturprojekt Köpenicker Straße 137. Die Ex-Bewohner haben eine Woche Zeit, ihr Eigentum abzuholen“

taz (Ausgabe Berlin) vom 15.12.1999, S. 23

„Bauwagenplatz bleibt - Gericht lehnte Antrag der Bürgerinitiative ab“
Hamburger Abendblatt vom 08.01.2000

„5000 neue Unterschriften gegen weitere Bauwagenplätze“

Hamburger Abendblatt vom 16.02.2000

„Abgelehnt“

taz (Ausgabe Hamburg) vom 15.04.2000, S.21

„Öko-Zentrum an der Gaußstraße - 80 Betriebe sollen auf ehemaligem Bauwagenplatz angesiedelt werden“

Hamburger Abendblatt vom 12.05.2000

„Bauwagen-Treck: 18 Umzüge und kein Ende? ‘Dosengarten’ jetzt im Schanzenpark - für 24 Stunden“

Hamburger Abendblatt vom 18.05.2000

„Ganz legal in Altona - der Umzug der Bauwagenbewohner - Gaußstraße für Öko-Zentrum teilweise geräumt - zwei genehmigte Plätze im Bezirk - Kaum noch Beschwerden von Anwohnern“

Hamburger Abendblatt vom 17.07.2000

10 Abkürzungsverzeichnis

Teil 1 Spezifische Abkürzungen

BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
GAL	Grün-Alternative Liste (Hamburg)
HBauO	Hamburgische Bauordnung
HBO	Hessische Bauordnung
HWG	Hamburger Wohnungsgesetz
IRS	Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung

Teil 2 Allgemeine Abkürzungen

bzw.	beziehungsweise
etc.	etcetera
evtl.	eventuell
ggf.	gegebenenfalls
i.d.R.	in der Regel
o.g.	oben genannten
u.a.	unter anderem
vgl.	vergleiche
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil

11 Anhang - Rechtliche Grundlagen

11.1 Das Baugesetzbuch⁷²

§ 1 BauGB Aufgabe, Begriff und Grundsätze der Bauleitplanung

(5) Die Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und eine dem **Wohl** der Allgemeinheit entsprechende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten (...). Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere zu berücksichtigen

(...),

2. die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung (...), die Eigentumsbildung weiter Kreise der Bevölkerung insbesondere durch die Förderung kostensparenden Bauens und die Bevölkerungsentwicklung,

3. die sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung, insbesondere die Bedürfnisse (...) der jungen (...) Menschen (...).

§ 1a BauGB Umweltschützende Belange in der Abwägung

Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden, dabei sind Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen.

(...)

Flächennutzungsplan und Bebauungsplan

Das BauGB unterscheidet grundsätzlich zwischen vorbereitender Bauleitplanung (Flächennutzungsplan) und verbindlicher Bauleitplanung (Bebauungsplan).

§ 5 BauGB Inhalt des Flächennutzungsplans

(1) Im Flächennutzungsplan ist für das ganze Gemeindegebiet die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Gemeinde in den Grundzügen darzustellen. (...)

(2) Im Flächennutzungsplan können insbesondere dargestellt werden:

1. die für die Bebauung vorgesehenen Flächen nach der allgemeinen Art ihrer baulichen Nutzung (Bauflächen), nach der besonderen Art ihrer baulichen Nutzung (Baugebiete) sowie nach dem allgemeinen Maß der baulichen Nutzung; Bauflächen, für die eine zentrale Abwasserbeseitigung nicht vorgesehen ist, sind zu kennzeichnen;

(...)

5. die Grünflächen, wie Parkanlagen, Dauerkleingärten, Sport-, Spiel-, Zelt- und Badeplätze, Friedhöfe;

(...)

⁷² Baugesetzbuch (BauGB), Bekanntmachung der Neufassung des Baugesetzbuchs vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141)

§ 30 BauGB Zulässigkeit von Vorhaben im Geltungsbereich eines Bebauungsplans

(1) Im Geltungsbereich eines Bebauungsplans, der allein oder gemeinsam mit sonstigen baurechtlichen Vorschriften mindestens Festsetzungen über die Art und das Maß der baulichen Nutzung, die überbaubaren Grundstücksflächen und die örtlichen Verkehrsflächen enthält, ist ein Vorhaben zulässig, wenn es diesen Festsetzungen nicht widerspricht und die Erschließung gesichert ist.

(...)

(4) Die Gemeinde kann durch Satzung

1. die Grenzen für im Zusammenhang bebaute Ortsteile festlegen,
2. bebaute Bereiche im Außenbereich als im Zusammenhang bebaute Ortsteile festlegen, wenn die Flächen im Flächennutzungsplan als Baufläche dargestellt sind,

(...)

§ 31 BauGB Ausnahmen und Befreiungen

(2) Von den Festsetzungen des Bebauungsplans kann befreit werden, wenn die Grundzüge der Planung nicht berührt werden und

(...)

2. die Abweichung städtebaulich vertretbar ist,

(...)

und wenn die Abweichung auch unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

§ 34 BauGB Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile

(1) Innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile ist ein Vorhaben zulässig, wenn es sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt und die Erschließung gesichert ist. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse müssen gewahrt bleiben; das Ortsbild darf nicht beeinträchtigt werden.

(...)

§ 35 BauGB Bauen im Außenbereich

(1) Im Außenbereich ist ein Vorhaben nur zulässig, wenn öffentliche Belange nicht entgegenstehen, die ausreichende Erschließung gesichert ist und wenn es

(...)

4. wegen seiner besonderen Anforderungen an die Umgebung, wegen seiner nachteiligen Wirkung auf die Umgebung oder wegen seiner besonderen Zweckbestimmung nur im Außenbereich ausgeführt werden soll,

(...)

(2) Sonstige Vorhaben können im Einzelfall zugelassen werden, wenn ihre Ausführung oder Benutzung öffentliche Belange nicht beeinträchtigt und die Erschließung gesichert ist.

(3) Eine Beeinträchtigung öffentlicher Belange liegt insbesondere vor, wenn das Vorhaben

1. den Darstellungen des Flächennutzungsplans widerspricht,

(...).

11.2 Die Baunutzungsverordnung⁷³

Die Regelungsmöglichkeiten der Bauleitplanung nach dem BauGB werden wesentlich ergänzt durch die Baunutzungsverordnung (BauNVO). Diese enthält für die Darstellung in den Flächennutzungsplänen vier Bauflächen-typen und insbesondere für Bebauungspläne zehn Baugebietstypen. Diese unterscheiden sich nach ihrer Zweckbestimmung und den in ihnen allge-mein zulässigen sowie ausnahmsweise zulassungsfähigen Anlagen.

§ 1 BauNVO **Allgemeine Vorschriften für Bauflächen und Baugebiete**

(1) Im Flächennutzungsplan können die für die Bebauung vorgesehenen Flächen nach der allgemeinen Art ihrer baulichen Nutzung (Bauflächen) dargestellt werden als

1. Wohnbauflächen (W)
2. gemischte Bauflächen (M)
3. gewerbliche Bauflächen (G)
4. Sonderbauflächen (S)

(2) Die für die Bebauung vorgesehene Flächen können nach der besonderen Art ihrer baulichen Nutzung (Baugebiete) dargestellt werden als

1. Kleinsiedlungsgebiete (WS)
2. reine Wohngebiete (WR)
3. allgemeine Wohngebiete (WA)
4. besondere Wohngebiete (WB)
5. Dorfgebiete (MD)
6. Mischgebiete (MI)
7. Kerngebiete (MK)
8. Gewerbegebiete (GE)
9. Industriegebiete (GI)
10. Sondergebiete (SO)

§ 2 BauNVO **Kleinsiedlungsgebiete**

(1) Kleinsiedlungsgebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von Kleinsied-lungen einschließlich Wohngebäuden mit entsprechenden Nutzgärten und land-wirtschaftlichen Nebenerwerbsstellen.

(2) Zulässig sind

1. Kleinsiedlungen einschließlich Wohngebäude mit entsprechenden Nutzgärten, landwirtschaftliche Nebenerwerbsstellen und Gartenbaubetriebe

(...).

(3) Ausnahmsweise können zugelassen werden

1. sonstige Wohngebäude mit nicht mehr als zwei Wohnungen,
2. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,

(...).

§ 3 BauNVO **Reine Wohngebiete**

(1) Reine Wohngebiete dienen dem Wohnen.

(2) Zulässig sind Wohngebäude.

⁷³ Baunutzungsverordnung (BauNVO), Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. ' 1 S. 132), zuletzt geändert am 22. April 1993 (BGBl. '1 S.466)

(3) *Ausnahmsweise können zugelassen werden*

(...),

2. *Anlagen für soziale Zwecke sowie den Bedürfnissen der Bewohner des Gebiets dienende Anlagen für kirchliche, kulturelle, gesundheitliche und sportliche Zwecke.*

§ 4 BauNVO Allgemeine Wohngebiete

(1) *Allgemeine Wohngebiete dienen vorwiegend dem Wohnen.*

(2) *Zulässig sind*

1. *Wohngebäude,*

(...),

3. *Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.*

§ 4a BauNVO Gebiete zur Erhaltung und Entwicklung der Wohnnutzung (besondere Wohngebiete)

(1) (...). *Besondere Wohngebiete dienen vorwiegend dem Wohnen (...).*

(2) *Zulässig sind*

1. *Wohngebäude,*

(...),

5. *Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.*

§ 5 BauNVO Dorfgebiete

(1) *Dorfgebiete dienen (...), dem Wohnen (...).*

(2) *Zulässig sind*

(...),

2. *Kleinsiedlungen einschließlich Wohngebäude mit entsprechenden Nutzgärten und landwirtschaftliche Nebenerwerbsstellen,*

(...),

7. *Anlagen für örtliche Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,*

(...).

§ 6 BauNVO Mischgebiete

(1) *Mischgebiete dienen dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören.*

(2) *Zulässig sind*

1. *Wohngebäude*

(...),

5. *Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,*

(...).

§ 7 BauNVO Kerngebiete

(1) *Kerngebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur.*

(2) *Zulässig sind*

(...),

4. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,
(...),
6. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter,
7. sonstige Wohnungen nach Maßgabe von Festsetzungen des Bebauungsplans.
(3) Ausnahmsweise können zugelassen werden
(...),
2. Wohnungen, die nicht unter Absatz 2 Nr. 6 und 7 fallen.

§ 8 BauNVO Gewerbegebiete

(1) Gewerbegebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben.

(3) Ausnahmsweise können zugelassen werden

1. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind,
2. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke,
(...).

§ 9 BauNVO Industriegebiete

(1) Industriegebiete dienen ausschließlich der Unterbringung von Gewerbebetrieben, und zwar vorwiegend solcher Betriebe, die in anderen Baugebieten unzulässig sind.

(3) Ausnahmsweise können zugelassen werden

1. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind,
2. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

§ 10 BauNVO Sondergebiete, die der Erholung dienen

(1) Als Sondergebiete, die der Erholung dienen, kommen insbesondere in Betracht

- Wochenendhausgebiete,
- Ferienhausgebiete,
- Campingplatzgebiete.

§ 11 BauNVO Sonstige Sondergebiete

(1) Als sonstige Sondergebiete sind solche Gebiete darzustellen und festzusetzen, die sich von den Baugebieten nach den §§ 2 bis 10 wesentlich unterscheiden.

(2) Für sonstige Sondergebiete sind die Zweckbestimmung und die Art der Nutzung darzustellen und festzusetzen. (...).

11.3 Die hessische Bauordnung⁷⁴

In den Landesbauordnungen werden für die rechtliche Einordnung von Bauwagen entscheidende Begriffe definiert. Folgend die Definitionen der Hessischen Bauordnung (HBO).

§ 2 HBO **Begriffe**

(1) *Bauliche Anlagen sind mit dem Erdboden verbundene (...) Anlagen. Eine Verbindung mit dem Erdboden besteht auch dann, wenn die Anlage durch eigene Schwere auf dem Erdboden ruht (...). Als bauliche Anlagen gelten*

(...)

4. Sport-, Spiel-, Camping-, Wochenend- und Zeltplätze,

5. Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Abstellplätze für Fahrräder,

(...).

Wagenplätze sind somit bauliche Anlagen.

§ 2 HBO **Begriffe**

(2) *Gebäude sind selbständig nutzbare, überdeckte bauliche Anlagen, die von Menschen betreten werden können und geeignet oder bestimmt sind, dem Schutz von Menschen, Tieren und Sachen zu dienen. Sie werden in folgende Gebäudeklassen eingeteilt:*

1. Gebäudeklasse A

Freistehende Wohngebäude, Wochenendhäuser und Ferienhäuser mit nicht mehr als zwei Wohnungen, in denen Aufenthaltsräume in nicht mehr als zwei Geschossen vorhanden oder möglich sind, (...).

(...)

Die weiteren Gebäudeklassen B bis G sowie „Hochhäuser“ beziehen sich auf Gebäude mit mehr als zwei Wohnungen, mehr als zwei Geschossen oder weiteren Klassifizierungen, die auf Bauwagen nicht zutreffen. Bauwagen könnten daher nur als Gebäude der Gebäudeklasse A eingeordnet werden. Ob Bauwagen überhaupt als Gebäude bezeichnet werden sollten, erscheint sehr fraglich.

§ 2 HBO **Begriffe**

(5) *Wohngebäude sind Gebäude, die ausschließlich Wohnungen und deren Nebenräume enthalten. (...).*

Unter der o.g. sehr fraglichen Annahme, daß Bauwagen Gebäude der Gebäudeklasse A sind, wären sie somit auch als Wohngebäude zu bezeichnen.

⁷⁴ Hessische Bauordnung (HBO), Fassung vom 19. Dezember 1994 (GVBl Nr. 32, S. 655) mit der Änderung der Hessischen Bauordnung vom 27.2.1998

§ 2 HBO

Begriffe

(6) Wochenend- und Ferienhäuser sind Gebäude zum zeitweisen Wohnen - bei Ferienhäusern durch wechselnden Personenkreis - hauptsächlich während der Wochenenden oder während bestimmter Zeiten des Jahres. Zu den Wochenendhäusern gehören auch Mobilheime und nicht nur vorübergehend aufgestellte Wohnwagen. (...).

Aufgrund der zeitlichen Nutzungseinschränkung, die ausdrücklich auch für die als Wochenendhäuser definierten Mobilheime und Wohnwagen gilt, sind dauerhaft bewohnte Bauwagen keine Wochenend- und Ferienhäuser. Sollte aus praktischen Erwägungen die Einordnung als Wochenend- oder Ferienhaus angestrebt werden, ist die Meldefähigkeit der Adresse beim Einwohnermeldeamt zu klären.

§ 2 HBO

Begriffe

(7) Camping- und Zeltplätze sind Anlagen, die während des ganzen Jahres (...) betrieben werden und die überwiegend zum vorübergehenden Aufstellen und Bewohnen von mehr als drei Zelten oder fahrbereiten Wohnwagen bestimmt sind. (...).

Die Einordnung von Wagenplätzen als „Camping- und Zeltplätze“ erscheint möglich, da die Bestimmung „überwiegend zum vorübergehenden (...) Bewohnen von (...) fahrbereiten Wohnwagen (...)“ durch Wagenplätze aufgrund der mobilen Siedlungsform erfüllt werden kann. Die Anmeldung eines ersten Wohnsitzes auf Basis dieser Zuordnung ist mit dem zuständigen Einwohnermeldeamt zu klären.

§ 2 HBO

Begriffe

(9) Aufenthaltsräume sind Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt oder geeignet sind.

Unter der o.g. sehr fraglichen Annahme das Bauwagen Gebäude sind, wären sie auch als Aufenthaltsräume zu bezeichnen.

Zusammenfassung

Nach § 2 der HBO sind Wagenplätze als bauliche Anlagen einzuordnen. Eine Einordnung als Camping- und Zeltplätze erscheint möglich. Ob die einzelnen Wagen als Gebäude einzustufen sind, ist sehr fraglich. Wenn dies der Fall wäre, wären sie als Gebäude der Gebäudeklasse A, Wohngebäude und Aufenthaltsräume einzuordnen.

§ 3 HBO

Allgemeine Anforderungen

(1) Bauliche Anlagen (...) sind so anzuordnen, zu errichten, zu ändern und instandzuhalten, daß die öffentliche Sicherheit oder Ordnung nicht, auch nicht durch unzumutbare Nachteile oder unzumutbare Belästigungen, gefährdet wird. Die natürlichen Lebensgrundlagen sind zu schonen, insbesondere ist mit Boden, Wasser und Energie rationell und sparsam umzugehen, (...).

§ 53 HBO **Bauliche Anlagen und Räume besonderer Art oder Nutzung**

(1) (...) Erleichterungen können im Einzelfall von Vorschriften zugelassen werden, deren Befolgung es nach der besonderen Art oder Nutzung der baulichen Anlagen (...) nicht bedarf.

(2) Die (...) Erleichterungen nach Abs. 1 können sich insbesondere erstrecken auf

1. die Abstände von Nachbargrenzen, von anderen baulichen Anlagen auf dem Grundstück und von öffentlichen Verkehrsflächen sowie auf die Größe der freizuhaltenden Grundstücksflächen,

2. die Anordnung der baulichen Anlagen auf dem Grundstück.

3. die Öffnungen nach öffentlichen Verkehrsflächen und nach angrenzenden Grundstücken,

4. die Bauart und Anordnung aller für die Standsicherheit, die Verkehrssicherheit, den Brandschutz, den Wärme- und Schallschutz oder den Gesundheitsschutz wesentlichen Bauteile,

5. die Brandschutzeinrichtungen und -vorkehrungen,

6. die Feuerungsanlagen und Heizräume,

(...)

11. die Wasserversorgung (...),

12. die Aufbewahrung und Beseitigung von Abwasser und Abfällen sowie das Sammeln, Versickern und Verwenden von Niederschlagswasser,

(...).

(5) Die Vorschriften der Abs. 1 bis 4 gelten insbesondere für

(...),

13. Camping-, Zelt- und Wochenendplätze,

(...).

§ 68 HBO **Ausnahmen und Befreiungen**

(3) Die Bauaufsichtsbehörde kann von zwingenden Vorschriften dieses Gesetzes oder von zwingenden Vorschriften auf Grund dieses Gesetzes auf schriftlichen und zu begründenden Antrag befreien, wenn

(...)

2. es zur praktischen Erprobung neuer Bau- und Wohnformen (...) der Abweichung bedarf und die Belange nach § 3 Abs. 1 nicht wesentlich beeinträchtigt werden,

(...).

11.4 Das Hamburger Wohnwagengesetz⁷⁵

§ 1 Anwendungsbereich

(1) Wohnwagen im Sinne dieses Gesetzes sind Fahrzeuge und Teile von Fahrzeugen, die als Wohnungen oder zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen oder zur Unterbringung mitgeführter Sachen dienen.

(2) Auf die nach § 2 Absatz 1 zugelassenen Wohnwagenstandplätze sowie die Aufstellung und Nutzung einzelner Wohnwagen auf solchen Plätzen finden die Bestimmungen der Hamburgischen Bauordnung vom 1. Juli 1986 (...) keine Anwendung.

§ 2 Wohnwagenstandplätze

(1) In den Fällen der Absätze 2 und 3 kann die zuständige Behörde, ein Bezirksamt jedoch nur in Zustimmung der zuständigen Fachbehörde, Wohnwagenstandplätze auf Antrag eines Betreibers befristet zulassen, wenn die Zahl der Wohnwagen sich in angemessenen Grenzen hält, die öffentliche Sicherheit oder Ordnung nicht gefährdet wird, nachbarliche Interessen berücksichtigt werden, keine Bedenken im Hinblick auf die Hygiene bestehen und die Kosten der Ver- und Entsorgung von den Nutzern getragen werden.

(2) ¹Wohnwagenstandplätze können als Übergangsplätze eingerichtet werden, um Personen, die in Hamburg in Wohnwagen wohnen, bis zur Vermittlung in feste Wohnungen eine zeitweilige Unterbringung zu ermöglichen. ²Substandardwohnen auf Dauer darf nicht gefördert werden.

(3) Wohnwagenstandplätze können als Schaustellerplätze eingerichtet werden, soweit dies erforderlich ist, um für Schausteller eine zumutbare Unterkunft außerhalb der Reisezeiten bereitzustellen.

(4) Wohnwagen, die auf zugelassenen Wohnwagenstandplätzen abgestellt werden, sind Wohnungen im Sinne des Hamburgischen Meldegesetzes in der Fassung vom 3. September 1996 (...).

(5) Die Bediensteten der zuständigen haben zur Erfüllung ihrer Aufgaben jederzeit Zutritt zu den für die Aufstellung von Wohnwagen genutzten Flächen.

(6) Die zuständige Behörde ist berechtigt, die Zulassung nach Absatz 1 nachträglich zu widerrufen, zu ändern oder mit Nebenbestimmungen zu versehen, soweit dies zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung erforderlich ist, insbesondere, wenn ihren Bediensteten entgegen der Regelung in Absatz 5 der Zutritt zu den Standplätzen verwehrt wird.

(7) ¹Die Nutzung eines Wohnwagens ist im Einzelfall zu untersagen, wenn Leib oder Leben gefährdet oder nachbarliche Belange unzumutbar beeinträchtigt werden. ²Anordnungen nach Satz 1 sind im Falle der Gefährdung von Leib oder Leben sofort vollziehbar.

(8) Bei wesentlichen Verstößen gegen dieses Gesetz oder gegen die Verpflichtungen, die sich aus der Zulassung ergeben, ist die sofortige Verwaltungsvollstreckung zulässig.

⁷⁵ in der Fassung vom 25.05.1999 (HmbGVBl. S. 93)

§ 3 Verbote

¹Außerhalb der nach § 2 zugelassenen Standplätze sind das Beziehen von Wohnwagen als Wohnung oder zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt sowie das Aufstellen oder Überlassen von Wohnwagen zu diesem Zweck nicht zulässig; als Aufstellen gilt auch jeder Wechsel des Standplatzes. ²Unzulässig ist ferner, außerhalb der nach § 2 zugelassenen Standplätze ein Grundstück zum Aufstellen eines Wohnwagens einem anderen zu überlassen.

§ 4 Auflösung

¹Auf die Auflösung bestehender, nicht nach § 2 zugelassener Wohnwagenstandplätze ist hinzuwirken. ²Solche Plätze müssen unverzüglich aufgelöst werden, wenn sie eine beabsichtigte Wohnbebauung oder eine andere für die Interessen der Freien und Hansestadt Hamburg bedeutsame Bebauung oder Nutzung verhindern.

§ 5 Berichtspflicht

Soweit die Bezirksämter für die Durchführung dieses Gesetzes zuständig sind, haben sie der zuständigen Fachbehörde regelmäßig zu berichten.

§ 6 Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig unter Verstoß gegen § 3 Wohnwagen als Wohnung oder zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt bezieht, Wohnwagen zu diesem Zweck aufstellt oder anderen überlässt oder Grundstücke einem anderen zum Aufstellen von Wohnwagen überlässt, ohne hierzu nach § 2 berechtigt zu sein.

(2) ¹Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 1000 Deutsche Mark geahndet werden. ²Soweit die Ordnungswidrigkeit dadurch begangen wird, dass ein Grundstück einem anderen für die Aufstellung von Wohnwagen überlassen wurde, kann ein Bußgeld bis zur Höhe von 10 000 Deutsche Mark festgesetzt werden.

(3) Wohnwagen, auf die sich die Ordnungswidrigkeit bezieht oder die zu ihrer Begehung gebraucht worden sind, können eingezogen werden.

§ 7 Einschränkung von Grundrechten

Durch die Bestimmung des § 2 wird das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) eingeschränkt.

§ 8 Schlussvorschrift

Das Wohnwagengesetz vom 10. Juli 1959 (Sammlung des bereinigten Hamburgern Landesrechts I 237-a) in der geltenden Fassung wird aufgehoben.

11.5 Ausführungsbestimmungen zum Hamburger Wohnwagengesetz⁷⁶

Vorbemerkung: Die in Teilen inkonsequente Nummerierung der Abschnitte entspricht dem Original des Schreibens der Baubehörde.

Vermerk

Wohnwagengesetz

hier: Hinweise zur Anwendung des neuen Gesetzes

In Umsetzung der Koalitionsvereinbarung schafft das neue Wohnwagengesetz vom 25.5.1999 (HmbGVBl. S.93) die Möglichkeit, in bestimmten Fällen Wohnwagen zu Wohnzwecken aufzustellen und zu benutzen. Das Gesetz schafft eine besondere Zulassung für die Wohnwagenstandplätze. Mit diesem Vermerk sollen Hinweise zur Anwendung des Gesetzes bei der Zulassung und Überwachung der Plätze gegeben werden.

1. Rechtsgrundlagen

Für die Zulassung von Wohnwagenstandplätzen gilt das Wohnwagengesetz vom 25.5.1999 (HmbGVBl. S.93). Die Hamburgische Bauordnung findet für die Zulassung von Wohnwagenstandplätzen und die Aufstellung von Wohnwagen auf solchen Plätzen keine Anwendung (§ 1 Abs. 2 Wohnwagengesetz). Außerhalb solcher Plätze bleibt die HBauO anwendbar. Die Geltung des Baugesetzbuchs wird durch das Bauwagengesetz nicht berührt.

2. Zuständigkeit

Zuständig für die Anwendung des Wohnwagengesetzes sind die örtlich zuständigen Bezirksämter. Das gilt nicht für die Zulassung von Schaustellerplätzen und die Überwachung zugelassener Schaustellerplätze, für die die Wirtschaftsbehörde zuständig ist. Fachbehörde ist die Baubehörde.

3. Zulassung

3.1. Verfahren

Die Zulassung von Wohnwagenstandplätzen erfolgt auf Antrag. Antragsteller kann jede natürliche oder juristische Person sein. Die Zulassung eines Wohnwagenstandplatzes ohne Antrag durch Allgemeinverfügung ist unzulässig.

Dem Antrag sind in entsprechender Anwendung der Bauvorschriftenverordnung die Unterlagen beizufügen, die erforderlich sind, um die Voraussetzungen der Zulassung beurteilen zu können. Darüber hinaus sind Angaben zur Belegung des Platzes und zur Sicherung der Kostentragung für die Ver- und Entsorgung zu machen. Die Einschaltung eines Bauvorschriftenberechtigten ist nicht erforderlich.

⁷⁶ „Vermerk - Wohnwagengesetz - hier: Hinweise zur Anwendung des neuen Gesetzes“ (Baubehörde, Stadt Hamburg)

Will das Bezirksamt die Zulassung aussprechen, übersendet es die geprüften Vorlagen mit einem Entscheidungsvorschlag an die Baubehörde - Amt für Bauordnung und Hochbau - zur Herbeiführung der Zustimmung nach § 2 Absatz 1 Wohnwagengesetz. Die Baubehörde trifft ihre Entscheidung nach Behandlung des Antrags im Rahmen der Baukoordinierungskommission beim Amt für Bauordnung und Hochbau und teilt sie dem zuständigen Bezirksamt schriftlich mit.

Die Zulassung erfolgt durch schriftlichen Verwaltungsakt. Die erforderlichen Nebenbestimmungen (§ 2 Abs. 6 Wohnwagengesetz) sind in den Bescheid aufzunehmen und zu begründen.

Der Zulassungsbescheid sollte den Antragstellern zugestellt werden.

3.2. Zulassungsvoraussetzungen

3.1.1. Bauplanungsrecht

Wohnwagen, die ortsfest genutzt werden und Wohnwagenstandplätze sind Vorhaben i.S.d. § 29 BauGB. Die Zulassung kann daher nur erfolgen, wenn den Vorschriften der §§ 30 ff. BauGB entsprochen werden kann.

Die ortsfeste Nutzung von Wohnwagen zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt ist, soweit sie nicht zu anderen Zwecken erfolgt, als Wohnnutzung anzusehen. Damit kommen alle Gebietskategorien der BauNVO und der BPVO für eine Ansiedelung in Betracht, in denen Wohnen zulässig ist. Vor dem Hintergrund des besonderen Charakters von Wohnwagenstandplätzen ist eine sorgfältige Prüfung der Voraussetzungen des § 15 BauNVO bzw. - bei fehlender Planausweisung - des § 34 BauGB insbesondere im Hinblick auf den Schutz der Nachbarn erforderlich.

Die Erteilung von Ausnahmen und Befreiungen im Rahmen des § 31 BauGB ist möglich. Auch hier ist das Vorliegen der Voraussetzungen sorgfältig zu prüfen.

3.1.2. Wohnwagengesetz

3.2.2.1. Zahl der Wagen; Größe der Plätze

Die Anzahl der Wohnwagen ist in Abhängigkeit von dem Umfeld und der Größe der Plätze festzulegen und sollte in der Regel 25 Einheiten nicht überschreiten. Eine Mindestfläche je Wohnwagen von 65 m² darf nicht unterschritten werden.

3.2.2.2. Befristung

Die Dauer der Befristung ist von den weiteren Planungen bezüglich der Flächenutzung abhängig und darf fünf Jahre nicht überschreiten.

3.2.2.3. Keine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung

Um die öffentliche Sicherheit oder Ordnung nicht zu gefährden sowie Gefahr für Leib und Leben abzuwenden, müssen folgende Mindestanforderungen für die Einrichtung der Plätze und das Aufstellen der Wohnwagen erfüllt sein:

a) Zufahrt

Wohnwagenstandplätze müssen von einem befahrbaren, öffentlichen Weg aus unmittelbar zugänglich sein, oder über eine gesicherte Zufahrt zu einem be-

fahrbaren öffentlichen Weg. Die Zufahrt sollte eine Mindestbreite von 5,5 m aufweisen, im Bereich von Verengungen mindestens 3,0 m.

b) *Fahrwege*

Wohnwagenstandplätze müssen innere Fahrwege/-gassen aufweisen, die von Feuerwehrfahrzeugen befahrbar sind. Sie müssen ebenfalls eine Mindestbreite von 5,5 m aufweisen.

c) *Standflächen*

Die Standfläche für einzelne Wohnwagen muß mindestens 65 m² betragen.

d) *Brandschutz*

Die Wohnwagen müssen zur Verhinderung eines Brandüberschlags untereinander einen Abstand von 5 m einhalten. Auf dem Wohnwagenstandplatz muß eine ausreichende Zahl von Feuerlöschern bereitgehalten werden.

e) *Heizung*

Die Beheizung sollte durch Elektro- oder emissionsarme Einzelgasöfen erfolgen. Die Verwendung geeigneter Feuerstätten für feste Brennstoffe kann mit Rücksicht auf das Umfeld nur zugelassen werden, wenn die Verwendung emissionsarmer Brennstoffe sichergestellt ist.

e) *Lärmschutz*

Durch geeignete Nebenbestimmungen ist sicherzustellen, dass die Zulassung erlischt oder widerrufen werden kann, soweit ein vorhandener oder heranrückender Verkehrsweg zur Gewährung von Lärmschutz für den Wohnwagenstandplatz verpflichtet wäre.

3.2.2.4. *Nachbarliche Belange*

Beeinträchtigung nachbarlicher Belange ist stets zu befürchten, wenn bei Anwendbarkeit der HBauO nachbarschützende Vorschriften verletzt wären. Darüber hinaus ist sicherzustellen, dass es nicht zu gebietsuntypischen Geruchs- oder Lärmbeeinträchtigungen kommt.

3.2.2.5. *Ver- und Entsorgung*

Um einen hygienischen Mindeststandard für die Bewohner und das Umfeld zu gewährleisten und nicht mit dem Umweltstrafrecht in Konflikt zu geraten, sollten folgende Standards vorgehalten werden:

a) *Ver- und Entsorgung*

Der Wohnwagenstandplatz muß mindestens über folgende Einrichtungen verfügen:

- *Trinkwasserzapfstelle mit Becken sowie einen nach Abwasserrecht nötigen Sielanschluß*
- *2 Toiletten*
- *2 Duschen*
- *Ein zentraler Standplatz für Abfallbehälter ist herzurichten und muß für Sammelfahrzeuge unmittelbar erreichbar sein.*

Die Kosten der Ver- und Entsorgung sind von den Nutzern zu tragen. Es ist Sache des Antragstellers, darzulegen, dass entsprechende Vereinbarungen mit den Ver- und Entsorgungsunternehmen bestehen und dass die Kostenübernahme durch die Benutzer gesichert ist.

(keine weiteren Punkte zu 3.2.2.5. im Vermerk vorhanden)

3.1.3 Anforderungen an den Antragsteller

Im Rahmen der Prüfung, ob die materiellen Voraussetzungen der Zulassung nach Nr. 3.1.1 und 3.1.2 erfüllt werden, ist zu berücksichtigen, inwieweit der Antragsteller in der Lage ist, die Einhaltung der Anforderungen zu sichern. Kann der Antragsteller hierfür keine Gewähr bieten, sind die Zulassungsvoraussetzungen nicht erfüllt.

3.1.4. Besondere Anforderungen für Übergangsplätze (§ 2 Abs. 2 Wohnwagengesetz)

Der Antragsteller muß sich verpflichten, in geeigneter Weise sicherzustellen, dass nur Personen zur Benutzung des Platzes zugelassen werden, die bereits in Hamburg in Wohnwagen wohnen.

Läßt ein Bezirksamt einen Übergangsplatz zu, hat es darauf hinzuwirken, dass die Bewohner in feste Wohnungen vermittelt werden.

3.1.5. Schaustellerplätze

Besondere Anforderungen orientieren sich an der Situation des Einzelfalls.

3.3. Gebühren

Für die Zulassung sind Gebühren nach Nr. 5 b) der Anlage zum Gebührengesetz zu erheben.

4. Überwachung

4.1. Zugelassene Plätze

Im Rahmen der Überwachung der zugelassenen Plätze obliegt den Bezirksämtern die Prüfung, ob die Anforderungen der Zulassung eingehalten werden, ob die Zulassung zu widerrufen, zu ändern oder mit Nebenbestimmungen zu versehen ist und ob die Nutzung einzelner Wohnwagen zu untersagen ist. Im Rahmen dieser Aufgabe sind sie zum Betreten der Plätze befugt (§ 2 Abs. 6 Wohnwagengesetz).

4.1.1. Widerruf und Änderung der Zulassung; nachträgliche Nebenbestimmung

Im Rahmen der Vorschriften des § 2 Abs. 6 Wohnwagengesetz sind gegenüber dem Inhaber der Zulassung geeignete und erforderliche Maßnahmen zu treffen. Die Belange der Nachbarn sind zu berücksichtigen.

4.1.2. Nutzungsuntersagung für einzelne Wohnwagen

Nach § 2 Abs. 7 Wohnwagengesetz ist ein Einschreiten gegen einzelne Wohnwagen in den dort bestimmten Gefahrenfällen zwingend geboten.

4.2. Sonstige Plätze

§ 4 Wohnwagengesetz regelt die Auflösung sonstiger Plätze. Soweit die Auflösung nach Satz 2 unverzüglich erfolgen muss, steht den Bezirksamtern hinsichtlich der Frage, ob und wann aufgelöst werden soll, kein Ermessen zu.

In den Fällen des Satzes 1 wird durch die Vorschrift klargestellt, dass die Bezirksamter hinsichtlich der Frage, ob sie auf eine Auflösung hinwirken ebenfalls kein Ermessen haben. Eine kurzfristige Duldung solcher Plätze kommt nur im Rahmen eines Auflösungskonzeptes in Betracht.

Gezeichnet: Huber

11.6 Das Bremer Wohnwagengesetz⁷⁷

§ 1 Begriff

Wohnwagen im Sinne des Gesetzes sind Wagen, die bei oder während ihrer Aufstellung zu Wohnzwecken oder zur nicht nur vorübergehenden Unterbringung von Tieren benutzt werden.

§ 2 Genehmigungspflicht

(1) Das Aufstellen von Wohnwagen bedarf der schriftlichen Genehmigung der zuständigen Behörde. Die Genehmigung ist innerhalb von 24 Stunden nach Aufstellung des Wagens oder Benutzung desselben zu Wohnzwecken zu beantragen. Sie ist jederzeit widerruflich und kann unter Bedingungen und Auflagen erteilt werden.

(2) Einer Genehmigung nach Absatz 1 bedarf es nicht für

- a) das Aufstellen auf einem nach §3 zugelassenen privaten Wohnwagenplatz;*
- b) das Aufstellen auf einem durch die Stadtgemeinde angelegten öffentlichen Wohnwagenplatz;*
- c) das Aufstellen auf Standplätzen, die Beziehern von Märkten oder ähnlichen Veranstaltungen behördlicherseits zugewiesen werden;*
- d) das Aufstellen von Camping-Anhängern auf Campingplätzen.*

(3) Außer in den Fällen des Absatzes 2 Buchst. b und c ist das Aufstellen von Wohnwagen auf öffentlichem Grund verboten.

§ 3 Private Wohnwagenplätze

(1) Ein Grundstück, das als Wohnwagenplatz genutzt werden soll, muß von der zuständigen Behörde hierfür zugelassen sein. Der Wohnwagenplatz muß als solcher gekennzeichnet sein. Die Art der Beschilderung kann in der Zulassung vorgeschrieben werden.

(2) Die Zulassung ist von dem Eigentümer, Pächter oder Nutzungsberechtigten vor Nutzung des Grundstückes als Wohnwagenplatz zu beantragen.

(3) Die Zulassung kann unter Bedingungen und Auflagen erteilt werden. Insbesondere kann

- a) die Zahl der Wohnwagen auf einem Platz beschränkt werden;*
- b) die Herrichtung eines festen Untergrundes auf dem Platz gefordert werden;*
- c) verlangt werden, daß der Platz mit einer Mauer oder sonstigen Einrichtung umgeben wird, die die Einsicht auf den Platz verwehrt.*

§ 4 Versagungsgründe

(1) Die nach § 2 Absatz 1 und § 3 Absatz 1 erforderliche Genehmigung oder Zulassung kann aus Gründen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung versagt werden.

(2) Die Genehmigung oder Zulassung ist zu versagen,

- a) wenn für die Bewohner der Wohnwagen keine ordnungsgemäße Wasserversorgung gewährleistet ist;*

⁷⁷ Bremer Wohnwagengesetz vom 19. Juni 1956 - Gesetz über das Aufstellen von Wohnwagen und die Zulassung von Wohnwagenplätzen

- b) die Beseitigung der Abfälle und Fäkalien nicht gesichert ist;
- c) wenn im Falle des § 2 die Zustimmung des Eigentümers, Pächters oder Nutzungsberechtigten nicht nachgewiesen ist;
- d) wenn im Falle des § 3 nach Geschlechtern getrennte und den Hygienischen und gesetzlichen Erfordernissen entsprechende Toiletten weder auf dem als Wohnwagenplatz vorgesehenen Grundstück vorhanden noch in unmittelbarer Nähe zugänglich sind;
- e) wenn die Gebiete, in denen Wohnwagen aufgestellt oder Wohnwagenplätze eingerichtet werden sollen, nach den bestehenden Bauvorschriften einen besonderen Schutz gegen Störungen genießen.

§ 5 **Widerruf**

(1) Die Zulassung (§ 3) kann, insbesondere wenn Bedingungen oder Auflagen nicht erfüllt werden oder wenn Umstände eintreten oder bekannt werden, die nach § 4 Absatz 1 eine Versagung rechtfertigen würden, jederzeit widerrufen werden.

(2) Sie ist zu widerrufen, wenn Voraussetzungen für die Versagung eintreten oder bekannt werden (§ 4 Absatz 2).

§ 6 **Grundrecht der Freizügigkeit**

Das Grundrecht der Freizügigkeit (Artikel 11 GG) wird, soweit dieses Gesetz es berührt, insoweit eingeschränkt.

§ 7 **Zuständigkeit**

(1) Die Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven führen dieses Gesetz im Auftrage des Landes aus.

(2) Zuständige Behörden im Sinne dieses Gesetzes sind

- a) in der Stadtgemeinde Bremen: die allgemeine Polizeibehörde (Stadtamt); ***
- b) in der Stadtgemeinde Bremerhaven: der Magistrat.

(3) Fachaufsichtsbehörde ist der Senator für Inneres und Sport

§ 8 **Ordnungswidrigkeiten**

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

- a) einen Wohnwagen länger als 48 Stunden ohne die erforderliche Genehmigung nach 2 Absatz 1 Satz 1, im Falle des § 2 Absatz 2 Buchstabe c) länger als behördlicherseits zugewiesen aufstellt oder benutzt;
- b) den nach § 2 Absatz 1 Satz 2 erteilten Bedingungen oder Auflagen zuwiderhandelt;
- c) gegen das Verbot des § 2 Absatz 3 verstößt;
- d) ein Grundstück ohne die erforderliche Zulassung als Wohnwagenplatz nutzt (§ 3 Absatz 1);
- e) den nach § 3 Absatz 3 erteilten Bedingungen oder Auflagen zuwiderhandelt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße geahndet werden. *

(3) Sachlich zuständige Verwaltungsbehörde für die Verfolgung und Ahndung der Ordnungswidrigkeit ist die Ortpolizeibehörde. *

§ 9 Übergangsbestimmung

Nach der Polizeiverordnung über das Wohnen in Wohnwagen auf freien Plätzen vom 5. August 1933 (Brem.Ges.-Bl. S. 295) erteilte Genehmigung und Zulassung gelten als Genehmigungen und Zulassungen nach diesem Gesetz.

§ 10 Erlaß von Rechts- und Verwaltungsvorschriften

Der Senator für Inneres und Sport wird ermächtigt, die zur Durchführung dieses Gesetzes erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften zu erlassen.

§ 11 Inkrafttreten

*Dieses Gesetz tritt zwei Monate nach der Verkündung in Kraft. ***

Anmerkungen:

** Abs. 2 u. 3 i. d. F. d. Art. 9 d. D. v. 8.9.1970, S.94*

*** Satz 2 Aufhebungsvorschrift*

**** geändert durch Art. 2 d. G. v. 18.12.1990, S. 469*

***** geändert durch Geschäftsverteilung d. Senats v. 14.1.1992 u. 25.2.1992; vgl. Beck v. 13.10.1992, S. 607*

11.7 Verordnung über den Aufenthalt der Landfahrer in der Stadt Oldenburg v. 12. Juni 1957

§ 1

1. Landfahrer, die sich im Gebiet der Stadt Oldenburg aufhalten wollen, dürfen ihre Wohnwagen nicht auf öffentlichen Straßen, Wegen oder Plätzen aufstellen.
2. Die Aufstellung von Wohnwagen auf Privatgrundstücken bedarf aus gesundheitlichen und brandschutztechnischen Gründen der Erlaubnis des Ordnungsamtes. Für die Einholung der Erlaubnis ist der Grundstückseigentümer verantwortlich.
3. Steht den Landfahrern ein Privatgrundstück nicht zur Verfügung, so dürfen sie ihre Wohnwagen nur auf den von der Stadt zu diesem Zweck eingerichteten Rastplätzen aufstellen. Die Benutzung der Rastplätze darf nur mit Erlaubnis der Stadtverwaltung erfolgen. Die Dauer des Aufenthaltes wird von der Stadtverwaltung festgesetzt.

§ 2

1. Auf den Rastplätzen sind die Wohnwagen so aufzustellen, daß andere Benutzer des Platzes nicht behindert werden.
2. Trinkwasser ist nur aus der auf dem Rastplatz angebrachten Pumpe zu entnehmen.
3. Müll, Abfälle und sonstiger Unrat ist nur in die dafür vorgesehene Grube zu schütten.
4. Zur Verrichtung der Notdurft ist die Massivoilette auf dem Rastplatz zu benutzen.
5. Das Entzünden eines offenen Feuers ist verboten.

§ 3

Für den Fall der Nichtbefolgung der Vorschriften dieser Verordnung wird ein Zwangsgeld bis zu 300,- DM und im Falle der Nichteintreibbarkeit eine Zwangshaft bis zu 2 Wochen angedroht.

§ 4

Diese Verordnung tritt mit dem ihrer Veröffentlichung folgenden Tage in Kraft.

Oldenburg (Oldb), den 12, Juni 1957

Der Verwaltungsausschuß

(Fleischer) Oberbürgermeister

(Eilers) Oberstadtdirektor

11.8 Leitfaden zur Behandlung ungenehmigter baulicher Anlagen und Gärten im Außenbereich⁷⁸

Einleitung

Einen Sonderfall ungenehmigter Eingriffe in Natur und Landschaft können (...) die Freizeithütten in Freizeitgärten darstellen. Das Hessische Ministerium des Innern und für Landwirtschaft, Forsten und Naturschutz und das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung haben hierzu einen gemeinsamen Leitfaden zur Behandlung ungenehmigter baulicher Anlagen und Gärten im Außenbereich herausgegeben, der auch im Staatsanzeiger für das Land Hessen abgedruckt ist. (...)

2. Handlungspflicht der Behörden

2.1 Duldung (6)

Der Schutz des Außenbereichs kann nur zurückstehen, wenn im Rahmen der Bauleitplanung Flächen für Gartengebiete, Wochenendplatz- und Wochenendhausgebiete ausgewiesen werden. Sinn der Bauleitplanung ist es, insoweit einen möglichst gerechten Ausgleich zwischen den Interessen der Allgemeinheit an einer unbeeinträchtigten freien Landschaft einschließlich ihrer uneingeschränkten Zugänglichkeit und dem Bedarf nach individueller Freizeit-, Hobby- und Erholungsnutzung von bestimmten Grundstücken im Außenbereich herbeizuführen.

7. Weitere Bauleitplanung

Der Bauleitplanung kommt zur Befriedigung des Bedarfs weiter Kreise der Bevölkerung an individueller Gartennutzung und Erholung in der Natur, insbesondere auch zur flächenhaften Legalisierung von illegalen Bauten und Gärten im Außenbereich, nach wie vor Bedeutung zu.

Die Träger der Bauleitplanung sollten daher weiterhin dort, wo es die örtlichen Verhältnisse zulassen, im Rahmen der Bauleitplanung Flächen für Gartengebiete und ggf. für Wochenendplatzgebiete ausweisen. Die übrigen Gemarkungsteile sollten von baulichen Anlagen, Gärten und Einfriedungen freigehalten werden. Bereiche, in denen bereits zahlreiche illegale bauliche Anlagen und Gärten vorhanden sind, verlangen nach einer sorgfältigen Prüfung der Legalisierungsmöglichkeiten im Rahmen der gerechten Abwägung nach § 1 Abs. 6 BauGB und bieten sich vorrangig für eine solche Ausweisung an.

(...)

§ 1 BauGB Aufgabe, Begriff und Grundsätze der Bauleitplanung

(6) Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.

⁷⁸ Leitfaden zur Behandlung ungenehmigter baulicher Anlagen und Gärten im Außenbereich, gemeinsame Herausgabe durch die Hessischen Ministerien des Innern, für Landwirtschaft, Forsten und Naturschutz und für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Erlaß vom 11. März 1998, zuletzt geändert durch Erlaß vom 19. Februar 1999, StAnz. S. 787