



Tagung

„ 40 Stand- und 80 Durchgangsplätze für Fahrende bis 2020 -
unverschämte Forderung oder Mindestangebot an eine Mehrheit?“

Donnerstag 07. April 2011, Bern

Standbericht 2010 - aktueller Zustand und Feststellungen der Raumplaner



Gliederung

- Einstieg
- Teil 1: Entwicklung während der letzten 5 bis 10 Jahre
 - Qualitative Aspekte
 - Geographische Aspekte
 - Qualitative Aspekte
 - Vorgehensweisen der Akteure in den letzten 5 Jahren
 - Fazit der letzten 10 Jahre
- Teil 2: Heutiger Handlungsbedarf
 - Konzept
 - Strategien
 - Aktueller Handlungsbedarf für die einzelnen Akteure
- Fazit

Einstieg

Vor 10 Jahren wurde das Gutachten „Fahrende und Raumplanung“ herausgegeben. Darin wurden schwerwiegende Mängel in Bezug auf das Angebot an Stand- und Durchgangsplätzen für die Schweizer Fahrenden aufgezeigt und es wurden klare Forderungen gestellt: Bis in 10 Jahren sollen in der Schweiz rund 40 Standplätze und 80 Durchgangsplätze mit angemessener Ausstattung zur Verfügung stehen, um die räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden zu befriedigen. Zur Erreichung dieses Ziels waren die Neuerstellung von je rund 30 Stand- bzw. Durchgangsplätzen sowie eine qualitative Verbesserung fast aller bestehenden Durchgangsplätze gefordert. Die dafür notwendigen Kosten wurden mit rund 34 Mio. Franken, d.h. jährlich 3.4 Mio Fr., beziffert, was im Vergleich mit anderen Ausgaben dieses Landes als gering zu bezeichnen ist.

Einstieg

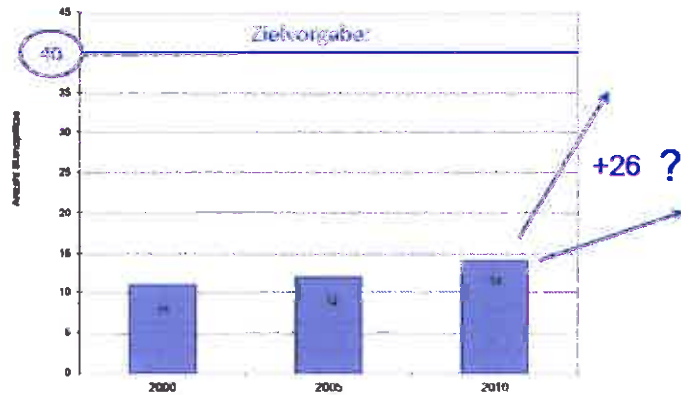
Gutachten «Fahrende und Raumplanung» (2001):



Was hat sich in den letzten 10 Jahren nun getan? Sind die im Gutachten angesprochenen Akteure – der Bund, die Kantone, die Gemeinden, die Stiftung Zukunft Schweizer Fahrende und die Radgenossenschaft - genügend aktiv gewesen, um die genannten Ziele zu erreichen? Welche Rolle haben die Instrumente der Raumplanung und deren Anwendung in der Praxis gespielt? Diesen und weiteren Fragen wird im ersten Teil des Referats nachgegangen. Der zweite Teil umfasst den aktuellen Handlungsbedarf.

Quantitative Aspekte

Standplätze:

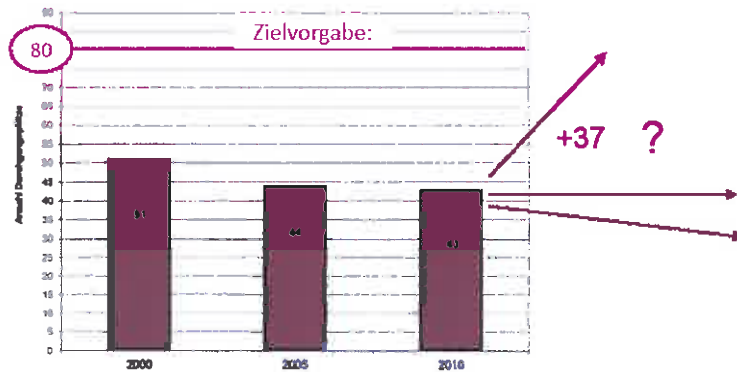


Quantitative Aspekte:

Bei den Standplätzen ist in den letzten 10 Jahren eine leichte Zunahme zu verzeichnen. Während im Jahr 2000 11 Standplätze existierten, ist deren Zahl im letzten Jahrzehnt um 3 auf insgesamt 14 angestiegen. Würde man diese moderate Zunahme gedanklich fortschreiben, wären zur Erreichung der angestrebten Anzahl von 40 Standplätzen noch rund 80 Jahre notwendig. Konkret wurde zwischen 2000 und 2005 der Standplatz in Uznach (SG) erstellt. In den letzten 5 Jahren sind Standplätze in Wil (SG) und Spreitenbach (AG) hinzugekommen.

Quantitative Aspekte

Durchgangsplätze:



Bei den Durchgangsplätzen wurde im Standbericht 05 eine negative Entwicklung festgestellt. Die im Jahr 2000 erhobene Anzahl von 51 ist um mehr als 10% auf 44 zurückgegangen. In den letzten 5 Jahren ist die Anzahl Durchgangsplätze praktisch gleich geblieben. Es sind zwei neue Durchgangsplätze entstanden, davon einer als Ersatz für einen bestehenden Platz innerhalb derselben Gemeinde. Bei insgesamt 6 Plätzen ist in den letzten 5 Jahren eine Schliessung erfolgt. Gemäss Statistik, die auch bisher nicht bekannte Durchgangsplätze berücksichtigt, hat die Anzahl Durchgangsplätze seit 2005 um 1 abgenommen. Als Gründe für Aufhebungen bzw. Schliessungen von Plätzen wurde von den Gemeinden u.a. eine geringe Nachfrage seitens der Fahrenden (auch in Zusammenhang mit mangelnder Infrastruktur), Grundstücksverkauf sowie Friktionen mit anderen Nutzungen wie Sportplatzbetrieb genannt.

Nachfrage und Angebot bei Stand- und Durchgangsplätzen

- Rund 2'500 aktiv Schweizer Fahrende

- **Standplätze:**
Angebot reicht für rund 30% aller Schweizer Fahrenden



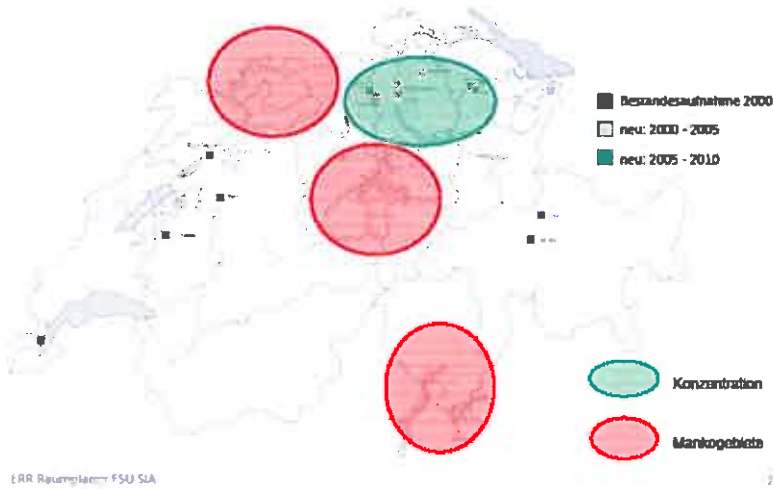
- **Durchgangsplätze:**
Angebot reicht für rund 60% aller Schweizer Fahrenden



Die genannten Entwicklungen der Anzahl Stand- und Durchgangsplätze lassen folgende allgemeine Aussagen zu: Das Angebot an Standplätzen reicht heute nur für knapp 30% aller Schweizer Fahrenden aus. Dabei wird von 2'500 aktiv Schweizer Fahrenden ausgegangen, inklusive diejenigen, die im Winter aus verschiedenen Gründen in Wohnungen leben. Bei den Durchgangsplätzen reicht das heutige Angebot für 6 von 10 Schweizer Fahrenden. Hin-zu kommt eine kaum bezifferbare Anzahl ausländischer Fahrender, die in den Sommermonaten durch unser Land ziehen und auf angemessene Haltemöglichkeiten angewiesen sind. Das Defizit an Stand- und Durchgangsplätzen ist also offensichtlich.

In naher Zukunft sind weitere Veränderungen der Anzahl Stand- und Durchgangsplätze absehbar. Einerseits sind unter anderem in den Kantonen St.Gallen und Aargau neue Plätze angekündigt, was erfreulich ist. Der Zeitpunkt der Realisierung ist jedoch unbestimmt. Auf der anderen Seite ist seit den Erhebungen im Frühjahr 2010 ein zusätzlicher Durchgangsplatz aufgehoben worden. Die Schliessung von weiteren rund 3 Plätzen steht zur Diskussion oder ist bereits entschieden.

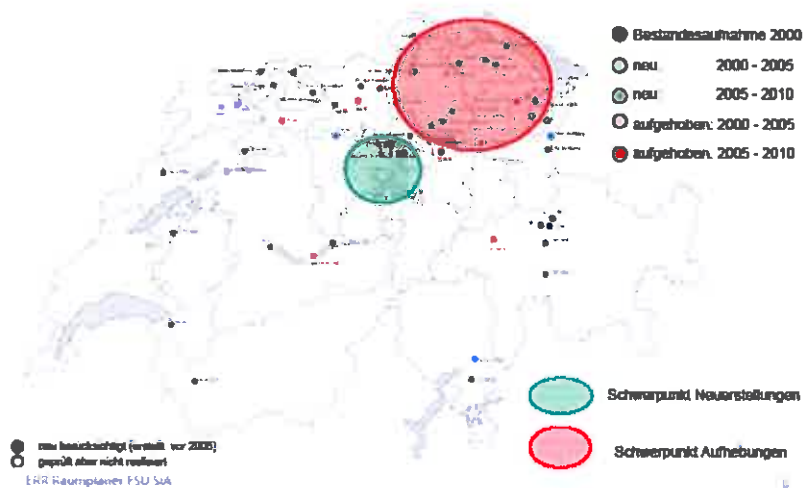
Geographische Aspekte: Standplätze



Geographische Aspekte:

Bei den Standplätzen in der Romandie ist die Situation in den letzten 10 Jahren unverändert geblieben. Angekündigt ist der Ersatz des bestehenden Platzes bei Genf. In der Deutschschweiz besteht eine Konzentration der Standplätze im Grossraum Zürich – Ostschweiz. Das Netz der Standplätze weist Lücken vor allem im Raum Basel, Innerschweiz und Tessin auf.

Geographische Aspekte: Durchgangsplätze



Die Situation der Durchgangsplätze in der Romandie und im Tessin ist im letzten Jahrzehnt praktisch konstant geblieben. Diese Durchgangsplätze sind in der Regel gross dimensioniert (30 – 50 Stellplätze) und werden grösstenteils durch ausländische Fahrende belegt. Verbesserungen der Situation haben sich in der Innerschweiz ergeben. Zu erwähnen ist insbesondere der letzten Sommer neu erstellte Durchgangsplatz in Cham (ZG), der auch verkehrstechnisch günstig liegt. In der Ost- und Nordostschweiz sind die meisten Schliessungen von Durchgangsplätzen zu verzeichnen.

Qualitative Aspekte

- **Kaum Verbesserungen bei bestehenden Plätzen**
- **Standplätze: Zwei Drittel «Gut», ein Drittel «Nicht genügend»**
- **Durchgangsplätze: 4 von 5 Plätzen «Nicht genügend»**

Kriterien:

- **Infrastruktur ausbauen**
- **Mietpreise senken**
- **Planungsrechtlich sichern**
- **Öffnungszeiten verbessern**



Qualitative Aspekte:

Weder bei den bestehenden Standplätzen noch bei den Durchgangsplätzen haben sich in den letzten 10 Jahren nennenswerte qualitative Verbesserungen ergeben. Zwei Drittel der heute 14 Standplätze können als gut bezeichnet werden. Die als ungenügend beurteilten Standplätze weisen vor allem Defizite bezüglich der planungsrechtlichen Sicherung auf.

Die Durchgangsplätze sind anhand von 4 Kriterien qualitativ beurteilt worden: 1. Infrastruktur ausbauen, 2. Mietpreise senken, 3. Planungsrechtlich sichern 4. Öffnungszeiten verbessern. Bei 4 von 5 Plätzen bestehen qualitative Defizite. Vor allem sind Mängel bezüglich Infrastruktur zu nennen wie beispielsweise das Vorhandensein einfacher sanitärer Einrichtungen oder von Stromanschlüssen. In den meisten Standortgemeinden besteht eine ungenügende planungsrechtliche Sicherung der Plätze.

Vorgehensweisen der Akteure in den letzten 5 Jahren

Bund

Bericht und Beschluss des Bundesrats vom 18. Oktober 2006 zur Situation der Fahrenden in der Schweiz:

Raumplanerisch bedeutsame Aufträge:

- UVEK / EDI: Kantone auf Möglichkeiten des geltenden Raumplanungsgesetzes aufmerksam machen ✓
- UVEK: den Anliegen der Fahrenden bei Genehmigung der kantonalen Richtplanungen Rechnung tragen ✓/—
- VBS: auf geeignete Grundstücke des Dispositionsbestandes aufmerksam machen und diese an Kantone und Gemeinden verkaufen ✓/—

Vorgehensweisen der Akteure in den letzten 5 Jahren:

a) Bund

Der Bundesrat hat mit Beschluss vom 18. Oktober 2006 einen Bericht zur Situation der Fahrenden in der Schweiz vorgelegt, wobei das Gutachten „Fahrende und Raumplanung“ und der Standbericht 05 eine wesentliche Grundlage bildeten. Dabei sind mehrere Aufträge an die Bundesstellen erteilt worden, wobei in räumlicher Hinsicht sowie in Bezug auf Stand- und Durchgangsplätze folgende Aufträge hervorzuheben sind:

- Das UVEK und das EDI werden beauftragt, die Kantone bei den sich bietenden Gelegenheiten auf die Möglichkeiten des geltenden Raumplanungsgesetzes zur Schaffung von Stand- und Durchgangsplätzen hinzuweisen.
- Das UVEK wird beauftragt, den Anliegen der Fahrenden bei der Genehmigung der kantonalen Richtpläne angemessene Rechnung zu tragen.
- Das VBS wird beauftragt, die Kantone auf Grundstücke des Dispositionsbestandes, die sich als Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende eignen, aufmerksam zu machen und sie wenn möglich mit dieser Zweckbestimmung an Kantone und Gemeinden zu verkaufen.

Die beiden erstgenannten Aufträge werden laufend umgesetzt. Betreffend Einflussnahme bei der Genehmigung der kantonalen Richtpläne ist aber zu bemängeln, dass die bereits im Gutachten (2001) geforderte Ergänzung des Leitfadens des Bundes für die kantonale Richtplanung (1997) mit den räumlichen Ansprüchen der Fahrenden durch das Amt für Raumentwicklung (ARE) noch nicht erfolgt ist.

Der Auftrag des VBS betreffend ehemalige Militärareale des Bundes ist in die Wege geleitet worden. Leider ist das Resultat der bisherigen Bemühungen des VBS sehr bescheiden. Bisher wurde aus dem Dispositionsbestand lediglich ein einziges Grundstück für eine zukünftige Nutzung durch Fahrende bestimmt, wobei die Realisierung des Durchgangsplatzes noch immer auf sich warten lässt.

Vorgehensweisen der Akteure in den letzten 5 Jahren

Kantone

- **Grosse kantonale Unterschiede**
- **vereinzelte räumliche Konzepte**
- **Rund die Hälfte aller Kantone thematisiert die Fahrenden in der Richtplanung, wobei sehr unterschiedliche Konkretisierung**

Gemeinden

- **Insgesamt geringes Engagement zugunsten der Fahrenden**
- **Bestehende Stand- und Durchgangsplätze: Kaum Aufwertungen der Infrastruktur bzw. Anpassungen der Nutzungsplanung**
- **Neue Plätze: Gute Qualität, in der Regel Berücksichtigung in Nutzungsplanung (Zonenplan / Baureglement etc.)**

b) Kantone

Die Anliegen der Fahrenden sind durch die einzelnen Kantone bisher sehr unterschiedlich berücksichtigt worden. Allmählich scheint sich die Sichtweise durchzusetzen, dass ein kantonales und gesamtheitlich abgestimmtes Konzept für Stand- und Durchgangsplätze auszuarbeiten ist. In Bezug auf die kantonale Richtplanung sind einige Kantone aktiv geworden. Rund die Hälfte aller Kantone setzt sich in der Richtplanung mit dem Thema Fahrende auseinander, allerdings in sehr unterschiedlicher Konkretisierung. Positiv fallen insbesondere die Richtpläne der Kantone Aargau, Basel-Stadt, St.Gallen und Waadt auf.

c) Gemeinden

Auf kommunaler Ebene sind die Ergebnisse in Bezug auf die Verbesserung der Lebensumstände für die Fahrenden mehrheitlich sehr bescheiden. Die meisten Standortgemeinden bestehender Plätze haben die im Gutachten (2001) geforderten und im Standbericht 05 bekräftigten Aufwertungen ihrer Plätze nur teilweise oder gar nicht vorgenommen. So weist heute immer noch die Mehrzahl der Durchgangsplätze Mängel bei der Infrastruktur auf. Einzelne Gemeinden haben ihre Nutzungsplanung im Sinne einer langfristigen Sicherung von Plätzen für Fahrende angepasst. Dies betrifft vor allem die neu erstellten Stand- und Durchgangsplätze. Bei einem neuen Standplatz ist neben einer präzisen Zonenbezeichnung zusätzlich ein Sondernutzungsplan mit detaillierten Nutzungsvorschriften erlassen worden. Dies darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass der überwiegende Teil der Stand- und Durchgangsplätze Zonen zugeschrieben ist, die auf andere Nutzungen fokussieren oder sehr allgemein formuliert sind.

Vorgehensweisen der Akteure in den letzten 5 Jahren

Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende

- Öffentlichkeitsarbeit, Beratungs- und Koordinationstätigkeit
- Unterstützung bei Erstellung neuer Stand- und Durchgangsplätze



Radgenossenschaft der Landstrasse

- Breit gefächerte Öffentlichkeitsarbeit
- Begehung und Beurteilung von ehemaligen Militärarealen des Bundes (Dispositionsbestand VBS)



d) Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende

Die Stiftung hat sich stark für die Anliegen der Fahrenden eingesetzt, auch wenn die zur Verfügung stehenden Mittel sehr begrenzt waren. Zusätzlich zur Öffentlichkeitsarbeit und Beratungstätigkeit sind folgende Aktivitäten hervorzuheben: Engagierte Mitarbeit in der Arbeitsgruppe des Bundes betreffend Erwerb ehemaliger Militärareale durch die Kantone, Organisation der Tagung „Ehemalige Militärareale - Chance für die Fahrenden“ (April 2008), Unterstützung bei der Erstellung neuer Stand- und Durchgangsplätze sowie Vertretung der Interessen der Fahrenden im Rahmen der Vernehmlassung zum Kulturförderungsgesetz.

e) Radgenossenschaft der Landstrasse

Die Radgenossenschaft als Vertretung der Fahrenden hat sich in verschiedensten Bereichen engagiert. Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Ausbau des seit 2003 bestehenden Dokumentations- und Begegnungszentrums in Zürich-Altstätten, Herausgabe von Filmen, Büchern, Schulmaterial etc.) sowie Rechts- und Sozialberatung der Fahrenden spielten eine wichtige Rolle. Im Zusammenhang mit den ehemaligen Militärarealen des Bundes haben Vertreter der Radgenossenschaft zahlreiche Grundstücke vor Ort begutachtet und bewertet.

Fazit der letzten 10 Jahre

- Die Zielsetzungen und Forderungen aus dem Gutachten «Fahrende und Raumplanung» (2001) sind bei weitem nicht erreicht.
- Aktivitäten erfolgten hauptsächlich auf konzeptioneller und planerischer Ebene (Stufe Kanton). Die konkrete Umsetzung vor Ort hat nur wenige Resultate gezeigt.
- Die Ausübung der fahrenden Lebensweise wird in der Schweiz nach wie vor stark eingeschränkt.
- Das Angebot an Stand- und Durchgangsplätzen vermag die steigende Nachfrage (vermehrt junge aktiv Fahrende) nicht zu decken.
- Das Thema Ausländische Fahrende ist aktueller denn je und muss mitberücksichtigt werden.

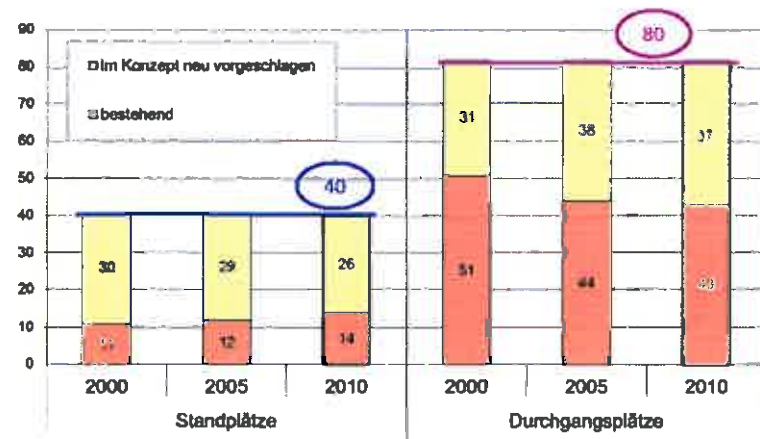
Fazit der letzten 10 Jahre:

Heute, zehn Jahre nach Herausgabe des Gutachtens „Fahrende und Raumplanung“, muss die Situation für die Fahrenden in der Schweiz nach wie vor als unbefriedigend bezeichnet werden. Die damals formulierten Zielsetzungen sind nicht erreicht worden. Auf konzeptioneller und planerischer Ebene – hauptsächlich auf Stufe Kanton – sind teilweise zwar nennenswerte Schritte erfolgt. Deren Umsetzung vor Ort, also die Erstellung neuer sowie die Aufwertung bestehender Plätze hat aber praktisch noch keine Resultate gezeigt.

Die Ausübung der fahrenden Lebensweise wird also nach wie vor stark eingeschränkt. Es fehlt ein ausreichendes räumliches Netz an Plätzen zum Halten, Wohnen und Arbeiten für die fahrende Bevölkerung. Dies ist umso bedenklicher, als in den letzten Jahren die fahrende Lebensweise von einer zunehmenden Zahl junger Menschen ausgeübt wird. Das Thema ausländische Fahrende ist aktueller denn je und weist politische Brisanz auf. Eine Mitberücksichtigung im Gesamtkontext der Fahrenden ist angezeigt.

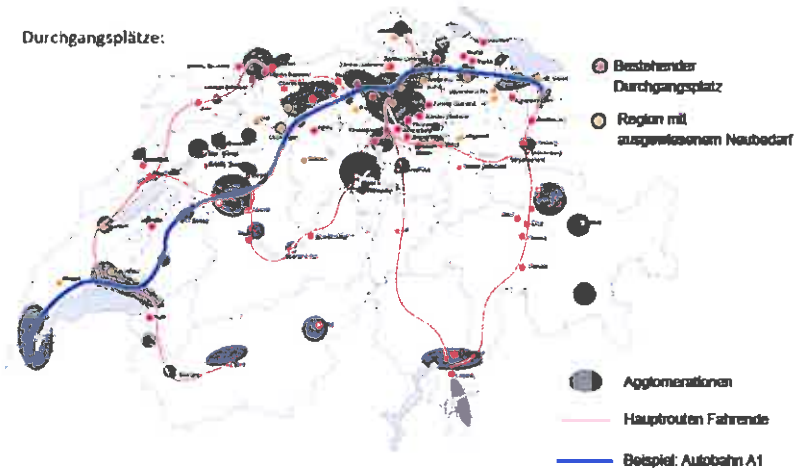
Es stellt sich somit die Grundsatzfrage, ob die Zielsetzungen und Forderungen des Gutachtens (2001) unrealistisch sind und womöglich einem idealistischen Wunschenken entsprechen. Unserer Meinung nach sind die formulierten Ziele zwar ambitiös, aber keineswegs utopisch. Sie entsprechen auch den Forderungen des wichtigen Bundesgerichtsentscheids 129 II 321 vom März 2003, wonach die räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden als Teil der Schweizer Bevölkerung in der Raumplanung verstärkt berücksichtigt werden müssen.

Konzept



Der Handlungsbedarf ist in Anbetracht der geschilderten Entwicklungen mit kaum konkreten Verbesserungen für die Fahrenden offensichtlich. Eine Anpassung des im Gutachten (2001) vorgeschlagenen Konzepts und der daraus folgenden Strategien drängt sich allerdings nicht auf. Vielmehr geht es darum, dass die verantwortlichen Akteure verstärkt ihre Pflichten wahrnehmen und mehr Engagement bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen aufbringen.

Konzept: Räumliches Netz



Konzept

Das Netz an Stand- und Durchgangsplätzen ist zu verdichten, wobei die Agglomerationsgebiete eine wichtige Rolle spielen. In diesen Verdichtungsräumen bestehen für die Fahrenden die meisten Möglichkeiten, ihr Gewerbe auszuüben sowie Kundenkontakte aufzubauen und zu pflegen. Bei den Standplätzen ist die bestehende Anzahl (14 Plätze) zu verdreifachen. Schwerpunktmässig sollen neue Plätze im Raum Basel, Jura-Südfuss, Innerschweiz, Tessin und Wallis realisiert werden. Aber auch in der Ostschweiz ist der seit langem angekündigte Standplatz in der Stadt St.Gallen baldmöglichst zu realisieren. Die heutige Anzahl Durchgangsplätze ist zu verdoppeln, sodass die geforderten rund 80 Plätze in Zukunft zur Verfügung stehen. Die grossen Durchgangsachsen des Verkehrs bilden neben der Ausrichtung auf Agglomerationsgebiete die Basis für das räumliche Konzept der Durchgangsplätze. Beispielsweise besteht entlang der Autobahn A1 zwischen Genf und St. Margrethen deutlicher Nachholbedarf bei der Erstellung neuer Plätze.

Strategien

Gutachten «Fahrende und Raumplanung» (2001):

1. Fördern der Bewusstseinsbildung

Öffentlichkeitsarbeit, als grundlegende Basis für die generelle Verbesserung der räumlichen Situation der Schweizer Fahrenden

2. Aufnahme der räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden in die Raumplanung:

Systematisches Einbringen der räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden in die Raumplanung

3. Schaffen und Verbessern von Stand- oder Durchgangsplätzen:

Organisieren des **eigentlichen Baus** respektive der **Zustandsverbesserung von Stand- oder Durchgangsplätzen**

Strategien

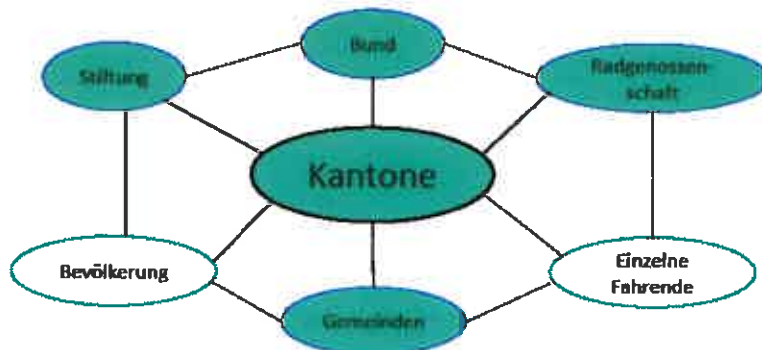
Die im Gutachten 2001 formulierten drei Strategien bilden nach wie vor das Fundament des anzustrebenden Vorgehens und bedürfen keiner Neuformulierung.

1. Fördern der Bewusstseinsbildung: Öffentlichkeitsarbeit, als grundlegende Basis für die generelle Verbesserung der räumlichen Situation der Schweizer Fahrenden
2. Aufnahme der räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden in die Raumplanung: Systematisches Einbringen der räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden in die Raumplanung
3. Schaffen und Verbessern von Stand- oder Durchgangsplätzen: Organisieren des eigentlichen Baus respektive der Zustandsverbesserung von Stand- oder Durchgangsplätzen

Die drei Strategien sind parallel zu verfolgen, wobei zeitlich und inhaltlich gewisse Abhängigkeiten bestehen.

Aktueller Handlungsbedarf

Akteure:



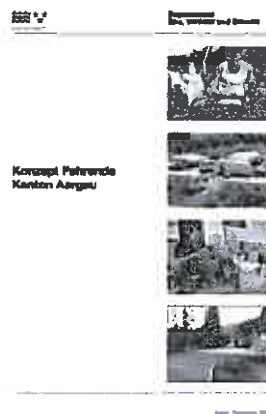
Aktueller Handlungsbedarf

Die Erfahrungen der letzten 10 Jahre haben gezeigt, dass das Hauptproblem die mangelnde Umsetzung der genannten Strategien ist. Vor diesem Hintergrund werden im Vergleich zum Gutachten (2001) etwas andere Akzente bei der Umsetzung vorgeschlagen.

Die Hauptverantwortung soll durch die Kantone wahrgenommen werden. Die Kantone sind innerhalb der föderalistischen Struktur der Schweiz hauptverantwortlich im Bereich Raumplanung. Im Sinne eines räumlich und sachlich koordinierten Vorgehens unter Berücksichtigung zahlreicher Interessen ist es folgerichtig, dass die Kantone die Federführung bei der Planung und Realisierung von Stand- und Durchgangsplätzen übernehmen. Eine Aufgaben-delegierung an die Gemeinden hat sich in der Vergangenheit oft als nicht machbar erwiesen, wobei vor allem politische Faktoren und mangelnde Akzeptanz in der Bevölkerung eine Rolle gespielt haben. Da planerische Prozesse wie die kantonale Richtplanung langfristig ausgerichtet sind und nicht von heute auf morgen eine Wirkung vor Ort zeigen, ist ein langer Atem gefragt. Im Folgenden wird der aktuelle Handlungsbedarf aus heutiger Sicht skizziert, gegliedert nach den einzelnen Akteuren.

Handlungsbedarf: Kantone

- **Gesamtheitliches räumliches Konzept mit Aussagen zu Stand- und Durchgangsplätzen**
- **Berücksichtigung im kantonalen Richtplan:**
 - Aufgabenzuweisung Kanton – Gemeinden
 - Festlegung Stand- und Durchgangsplätze
 - Kantonale Fachstelle
 - Interkantonale Koordination
- **Neuerstellung von Stand- und Durchgangsplätzen:**
 - Federführung bei Standortsuche
 - Finanzierung
 - Bau des Platzes, Bereitstellung Infrastruktur
 - Betriebsvereinbarung mit Gemeinde



ERR Raumplaner FSJ SA

17

wichtige Aspekte genannt, deren Thematisierung im Richtplan empfohlen wird:

- Aufgabenzuweisung Kanton - Gemeinden: Der Kanton sollte, in Kooperation mit Gemeinden und Regionen, die Hauptverantwortung bei der Standortsuche, der Erstellung und der Finanzierung neuer Stand- und Durchgangsplätze übernehmen. Für den Betrieb und die Berücksichtigung in der Nutzungsplanung hat die Standortgemeinde zu sorgen.
- Festlegung Stand- und Durchgangsplätze: Die bestehende Anzahl (eventuell mit Sanierungsbedarf) wie auch der notwendige Neubedarf an Plätzen inklusive deren Grösse, Ausstattung etc. ist auszuweisen.
- Kantonale Fachstelle: Die Bezeichnung einer kantonalen Stelle zur Koordination aller Belange zum Thema Fahrende ist aufgrund von Erfahrungen (Kanton Aargau) sehr wertvoll und zweckdienlich.
- Interkantonale Koordination: Wie generell beim Richtplan ist auch beim Thema Fahrende eine Koordination mit den Nachbarkantonen vorzunehmen, besonders bei grösseren kantonsübergreifenden Agglomerationsräumen (z.B. Zürich, Basel, St.Gallen-Bodensee, Olten-Aarau). Beispielsweise könnte sich herausstellen, dass anstatt zweier sehr nahe gelegener Plätze im selben Kanton eine Aufteilung auf zwei Kantonsgebiete zweckmässiger ist.

Kantone:

Konzept / Richtplanung:

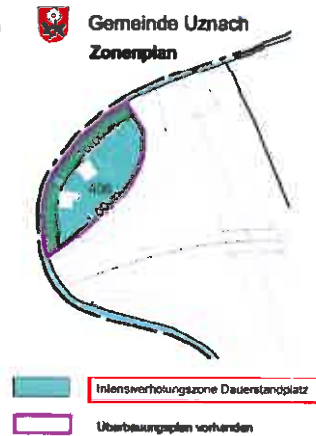
Die Kantone als Hauptverantwortliche sind angehalten, ein gesamtheitliches Konzept mit räumlichen Aussagen zum Thema Fahrende auszuarbeiten. Auf dieser Basis sind die Anliegen der Fahrenden, besonders in Bezug auf das Angebot an Stand- und Durchgangsplätzen, im kantonalen Richtplan zu berücksichtigen. Dabei sind konkrete und überprüfbare Vorgaben zu formulieren, die von den Behörden als verbindliche Aufträge umgesetzt werden müssen. Im Folgenden werden

Neuerstellung von Stand- und Durchgangsplätzen:

Die Realisierung neuer Plätze sollte auf der Grundlage der kantonalen Richtplanung federführend durch die Kantone erfolgen. Die Kantone sind angehalten, ihr Engagement bei der Standortsuche zu verstärken. Dies betrifft sowohl Grundstücke in Kantons- bzw. Gemeindebesitz als auch die verbleibenden Möglichkeiten betreffend ehemalige Militärareale des Bundes. Sobald in Zusammenarbeit mit den Gemeinden ein Standort bestimmt ist, müssen die weiteren Planungs- und Realisierungsschritte zügig an die Hand genommen werden. Wichtige Aspekte sind unter anderem die Finanzierung, die rechtlichen Verfahren sowie der Einbezug der Bevölkerung und der Fahrenden selbst. Ein zweckmässiges Instrument zur verbindlichen Regelung von Zuständigkeiten, Kostenfragen etc. stellen Betriebsvereinbarungen zwischen dem Kanton und der Standortgemeinde dar, wie Beispiele aus den Kantonen Aargau, St.Gallen und Graubünden zeigen.

Handlungsbedarf: Gemeinden

- Partnerschaftliche Kooperation mit Kanton / Region bei Standortsuche für neue Plätze
- Nutzungsplanung: explizite Bezeichnung wie «Zone für Fahrende», Spezialzone Durchgangsplatz o.ä.
- Betrieb des Stand- / Durchgangsplatzes (Inkasso Mieten, Kehrlichtabfuhr etc.)
- Aufwertung / Sanierung bestehender Plätze
- «Spontaner Halt» nicht verhindern (baurechtliche Bestimmungen und deren Auslegung)
- Sensibilisierung der Bevölkerung: Akzeptanz- und Vertrauensförderung



Gemeinden:

Die Gemeinden sind für die planungsrechtliche Sicherung von Stand- und Durchgangsplätzen in der kommunalen Nutzungsplanung verantwortlich. Sowohl bestehende als auch neue Plätze sind auf der Basis kantonaler Vorgaben einer präzise definierten Nutzungszone zuzuweisen. Anzustreben ist eine explizite Bezeichnung wie "Zone für Fahrende", "Spezialzone Durchgangsplatz" oder ähnliches.

Der Betrieb der Stand- und Durchgangsplätze sollte ebenfalls durch die Gemeinden erfolgen. Darunter fallen Aspekte wie Inkasso der Mieten, Sicherstellung der Kehrlichtabfuhr, Instandhaltung der Infrastruktur etc.. Da zahlreiche bestehende Plätze qualitative Mängel aufweisen, stellt deren Sanierung bzw. Aufwertung eine wichtige Aufgabe dar, welche im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden liegt.

Der spontane Halt stellt für viele Fahrende eine notwendige Alternative zu den bestehenden offiziellen Durchgangs-plätzen dar. Obwohl diese Art des Haltens, zumindest bei kleineren Gruppen, meistens unproblematisch für die sesshafte Bevölkerung ist und keine zusätzliche Infrastruktur mit Kosten für die öffentliche Hand erfordert, wird der spontane Halt gemäss Aussagen der Fahrenden teilweise erschwert oder verunmöglicht. Die Gemeinden sollten dafür sorgen, dass der kurzfristige Aufenthalt bis zu 4 Wochen nach Absprache mit den Grundeigentümern, welche die Fahrenden oftmals persönlich kennen, nicht verhindert wird.

Die Gemeinden sind aufgefordert, die Lebensweise und Anliegen der Fahrenden ihrer Bevölkerung nahe zu bringen und das gegenseitige Verständnis zu fördern. In diesem Zusammenhang ist eine gute schulische und gesellschaftliche Integration von Kindern fahrender Familien während der Wintermonate zu nennen.

Handlungsbedarf: Bund

- **Kantonale Richtplanung:**
 - Einflussnahme als Genehmigungsinstanz
 - Leitfaden definitiv überarbeiten und anwenden
 - Mindestinhalte festschreiben, Fristen setzen

- **Transitplätze für ausländische Fahrende**
 - Gesamtschweizerisches Konzept in Absprache mit Nachbarländern und Kantonen
 - Grosse Plätze (30-50 Stellplätze) entlang der bedeutsamen Transitachsen



Bund:

Richtplanung:

Als Genehmigungsinstanz der kantonalen Richtplanungen verfügt der Bund über Einflussmöglichkeiten bei der Berücksichtigung des Themas Fahrende auf Richtplanstufe. Bei der seit langem angekündigten Überarbeitung des Leitfadens für die kantonale Richtplanung durch das Amt für Raumentwicklung ARE sind Mindestinhalte zum Thema Fahrende wie Aufgabenteilung Kanton-Gemeinden (Finanzierung etc.), Bezeichnung bestehender und neuer Plätze, Standortkriterien (Agglomerationsnähe etc.), Umsetzung in der Nutzungsplanung etc. festzulegen. Auf dieser Basis sind klare Forderungen an die Kantone zur Berücksichtigung der Thematik Fahrende im Richtplan inklusive Fristensetzung zu stellen. Gemäss Aussagen des ARE wird die definitive Überarbeitung des Leitfadens aber erst nach der beabsichtigten Teilrevision des Raumplanungsgesetzes vorliegen.

Transitplätze für ausländische Fahrende:

Das Thema ausländische Fahrende und die damit verbundenen Konflikte mit der sesshaften Bevölkerung beschäftigt die Medien und die Öffentlichkeit in der Schweiz seit Jahren. Die restriktive Politik bezüglich Roma in den Nachbarländern, vor allem in Frankreich, dürfte diese Problematik eher verschärfen als entspannen. Ein Handlungsbedarf hinsichtlich ausländischer Fahrender (vorwiegend Roma und Sinti in Grossverbänden) ist offenkundig, zumal heute nur ein einziger Platz (Domat / Ems, GR) ausschliesslich den ausländischen Fahrenden vorbehalten ist. Da gemeinsame Plätze für Schweizer und ausländische Fahrende aufgrund kultureller Unterschiede und Lebensgewohnheiten oft problematisch sind, sollte die Frage grosser Transitplätze (30-50 Stellplätze) für ausländische Fahrende genauer geprüft und diskutiert werden. Aufgrund der räumlichen Dimensionen und dem Zusammenhang mit den Nachbarstaaten bzw. der EU (Stichwort Personenfreizügigkeit, Möglichkeit grenznaher Transitplätze innerhalb oder ausserhalb der Schweiz) ist zu empfehlen, dass der Bund sich federführend in dieser Sache engagiert. Ein nationales Konzept, das Transitplätze entlang der grossen Transitachsen beinhaltet, soll durch den Bund initiiert und in Zusammenarbeit mit den Kantonen ausgearbeitet und umgesetzt werden.

Die langfristige Sicherstellung von genügend finanziellen Mitteln für die Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende durch den Bund stellt eine weitere Notwendigkeit dar. Die Koordinationsfunktion des VBS / armasuisse betreffend die ehemaligen Militärareale muss trotz der wenigen verbleibenden Grundstücke engagiert weitergeführt werden. Bedeutsam ist auch die verstärkte Vertretung der Interessen der Fahrenden durch das Bundesamt für Kultur (BAK) - sowohl innerhalb der Bundesverwaltung als auch im internationalen Kontext.

Handlungsbedarf: Stiftung und Radgenossenschaft

Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende:

- Langfristige Sicherstellung der Betriebsbeiträge an die Stiftung durch den Bund
- Rechtliche Legitimation zum Kauf von Grundstücken -> Anpassung Stiftungsurkunde
- Öffentlichkeitsarbeit intensivieren



Radgenossenschaft der Landstrasse:

- Öffentlichkeitsarbeit intensivieren
- Guter, regelmässiger Kontakt zu Behörden, Verwaltungen und Organisationen (z.B. Roma Union)

Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende:

Die Förderung der Bewusstseinsbildung, also die Sensibilisierung der Bevölkerung für die Anliegen der Fahrenden, stellt sowohl für die Stiftung wie auch für die Radgenossenschaft eine Kernaufgabe dar, die es zu intensivieren gilt. Durch eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit, die alle Bevölkerungsgruppen anspricht und die positiven Aspekte der fahrenden Lebensweise betont, sollte auf leicht verständliche Weise Verständnis gefördert und Vorurteile abgebaut werden.

Mit der Aufhebung des Bundesgesetzes betreffend die Stiftung (7.10.1994) im Jahr 2012 wird die Sicherstellung der finanziellen Mittel in Zukunft nicht mehr verbindlich geregelt. Der Stiftung ist daher die langfristige Gewährung der Betriebsbeiträge durch den Bund, zumindest im heutigen Umfang, im Rahmen des gleichzeitig in Kraft tretenden Kulturförderungsgesetzes zuzusichern.

Um den Handlungsspielraum der Stiftung zu erweitern wird vorgeschlagen, dass die Stiftung die rechtliche Legitimation zum Kauf von Grundstücken erhält, was eine Anpassung der Stiftungsurkunde erfordert. Damit kann der Weg vom Verhandlungstisch bis zur Realisierung eines Stand- oder Durchgangsplatzes im Einzelfall vereinfacht und verkürzt werden.

Radgenossenschaft der Landstrasse:

Für die Radgenossenschaft als Dachorganisation der Fahrenden in der Schweiz ist enger Bezug zur Basis ebenso wichtig wie ein guter, regelmässiger Kontakt zu Behörden und Verwaltungsstellen auf allen Ebenen sowie weiteren Organisationen und Vereinigungen. Vor dem Hintergrund der Diskussion um den Umgang mit ausländischen Fahrenden ist eine verstärkte Zusammenarbeit mit Organisationen der Sinti und Roma anzustreben. Eine Verminderung der Konflikte mit ausländischen Fahrenden dürfte auch zu einer Verbesserung des Rufs der Schweizer Fahrenden in der breiten Bevölkerung führen.

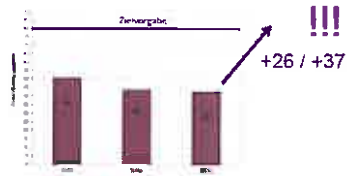
Fazit

Die Situation für die Fahrenden hat sich in den vergangenen 10 Jahren nicht verbessert.

Vor dem Hintergrund einer steigenden Anzahl junger Fahrender hat sich die Lage sogar verschärft.

Trotz nennenswerten Bemühungen auf konzeptioneller und planerischer Stufe fehlen immer noch 26 Standplätze und 37 Durchgangsplätze für Schweizer Fahrende.

Zusätzlich sind grosse Plätze für ausländische Fahrende notwendig.



Fazit:

Die Situation für die Fahrenden hat sich in den vergangenen 10 Jahren nicht verbessert. Vor dem Hintergrund einer steigenden Anzahl junger Fahrender haben sich die Lebensumstände sogar verschärft. Die Zielsetzungen sind bei weitem nicht erreicht worden. Trotz nennenswerten Bemühungen auf konzeptioneller und planerischer Stufe fehlen immer noch 26 Standplätze und 37 Durchgangsplätze für Schweizer Fahrende. Zusätzlich sind grosse Durchgangsplätze für ausländische Fahrende notwendig. Handlungsbedarf ist mehr als ausgewiesen und die Zeit drängt. Gefragt ist politischer Wille, Ausdauer und Durchsetzungsvermögen für eine rasche Umsetzung der berechtigten Forderungen der Fahrenden.