



Fahrende und Raumplanung

Standbericht 2010



St.Gallen, Dezember 2010

ERR Raumplaner FSU SIA

St.Gallen Herisau

Kirchgasse 16 | 9004 St.Gallen | T +4171 227 62 62 | st.gallen@err.ch

e r r

Impressum

Herausgeber:

Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende

Die Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende» wurde 1997 vom Bund gegründet. Sie hat den Auftrag, die Lebensbedingungen der fahrenden Bevölkerung in der Schweiz zu sichern und zu verbessern sowie einen Beitrag zur Wahrung des kulturellen Selbstverständnisses dieser in unserem Land während langer Zeit diskriminierten und verfolgten Minderheit zu leisten.

Folgende Mitglieder des Stiftungsrats haben im Rahmen der Begleitgruppe am vorliegenden Bericht mitgewirkt:

- Werner Niederer, Präsident, a. Regierungsrat des Kantons Appenzell-Ausserrhoden, Herisau
- Ursula Waser, Radgenossenschaft der Landstrasse, Holderbank
- Claudio Candinas, Departement für Justiz, Sicherheit und Gesundheit Graubünden, Chur
- Daniel Huber, Radgenossenschaft der Landstrasse, Balsthal
- Martin Vinzens, Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bern
- Urs Glaus, Dr. iur., Geschäftsführer der Stiftung, Rechtsanwalt, St.Gallen

Zusätzlich hat Bruno Huber (Radgenossenschaft, St.Gallen) in der Begleitgruppe mitgearbeitet.

Autoren:

Thomas Eigenmann
Jon Gaudenz

ERR Raumplaner FSU SIA www.err.ch
Kirchgasse 16 st.gallen@err.ch
9004 St.Gallen Telefon +41(0)71 227 62 62
 Fax +41(0)71 227 62 63

Zur besseren Lesbarkeit wird generell nur die männliche Schreibweise verwendet. Selbstverständlich sind damit auch weibliche Personen angesprochen und eingeschlossen.

Inhaltsverzeichnis

1	Kurzfassung	4
2	Einleitung	6
2.1	Auftrag und Ziel	6
2.2	Vorgehen	6
2.3	Beteiligte	7
3	Veränderungen in der Ausgangslage	8
3.1	Einleitung	8
3.2	Übersicht über die bestehenden Stand- und Durchgangsplätze 2010	8
3.2.1	Standplätze	9
3.2.2	Durchgangsplätze	10
3.2.3	Übersicht der Veränderungen	15
3.2.4	Absehbare Veränderungen	16
3.3	Vorgehensweisen der wichtigsten Akteure in den letzten 5 Jahren	18
3.3.1	Bund	18
3.3.2	Kantone	19
3.3.3	Gemeinden	21
3.3.4	Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende	22
3.3.5	Radgenossenschaft der Landstrasse	22
3.4	Rechtliche Grundlagen	23
3.4.1	Kulturförderungsgesetz	23
3.4.2	Kantonale Ebene	23
3.5	Evaluation ehemaliger Militärareale	24
3.6	Folgerungen aus der Ausgangslage	25
4	Veränderungen im Konzept	29
4.1	Einleitung	29
4.2	Räumliche Verteilung der Stand- und Durchgangsplätze	29
4.2.1	Räumliche Verteilung der Standplätze	30
4.2.2	Räumliche Verteilung der Durchgangsplätze für Schweizer Fahrende	32
4.2.3	Durchgangsplätze für ausländische Fahrende: Transitplätze	35
4.3	Zusammenfassung	37
5	Aktueller Handlungsbedarf	38
5.1	Einleitung	38
5.2	Handlungsbedarf und Umsetzung	40
5.2.1	Fördern der Bewusstseinsbildung	40
5.2.2	Aufnahme der räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden in die Raumplanung	41
5.2.3	Schaffen und Verbessern von Stand- oder Durchgangsplätzen	45
5.2.4	Weiterer Handlungsbedarf	47
5.3	Fazit	48

Abkürzungsverzeichnis

ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
BAK	Bundesamt für Kultur
BPUK	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
EDI	Eidgenössisches Departement des Innern
MS-Region	"mobilité spatiale" (Erläuterungen vgl. Kap. 3.2.1, Fussnote 1)
TAK	Tripartite Agglomerationskonferenz
UVEK	Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VBS	Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport

1 Kurzfassung

Zehn Jahre nach Herausgabe des Gutachtens "Fahrende und Raumplanung" ist die Situation bezüglich Stand- und Durchgangsplätze in der Schweiz nach 2005 zum zweiten Mal durch Umfragen aufgenommen und analysiert worden. Bei den **Standplätzen** ist im vergangenen Jahrzehnt eine **leichte Zunahme** von 11 auf insgesamt 14 Plätze zu verzeichnen. Trotzdem reichen die Standplätze nur für knapp einen Drittel der Schweizer Fahrenden. Bei den **Durchgangsplätzen** hat sich die Situation gar verschärft; deren Anzahl hat von 51 auf 43 **abgenommen**. Damit stehen heute nur noch für 6 von 10 Schweizer Fahrende Durchgangsplätze zur Verfügung. Dies bedeutet eine verstärkte Einschränkung für die fahrende Lebensweise, die in letzter Zeit von einer zunehmenden Zahl junger Menschen ausgeübt wird. Zudem weist die Mehrzahl aller Stand- und Durchgangsplätze Mängel bei der Infrastruktur auf und ist planungsrechtlich ungenügend gesichert. Der im Gutachten "Fahrende und Raumplanung" (2001) genannte Bedarf an Stand- und Durchgangsplätzen ist nach wie vor nicht gedeckt. Das damals **geforderte Ziel** - die Erstellung von je ca. 30 zusätzlichen Stand- und Durchgangsplätzen in den kommenden 10 Jahren - ist bis heute **bei weitem nicht erreicht** worden.

In konzeptioneller und raumplanerischer Hinsicht, vor allem im Bereich der Richtplanung einiger Kantone, hat sich zwar einiges in Bewegung gesetzt. Auf der Umsetzungsebene scheitert der Wille zur Erstellung neuer Stand- und Durchgangsplätze aber meist an der fehlenden Akzeptanz bei der Bevölkerung der entsprechenden Standortgemeinde. Eine wichtige und heikle Problematik besteht im Umgang mit ausländischen Fahrenden und deren Berücksichtigung im Gesamtkontext der Fahrenden.

Handlungsbedarf

Der im Gutachten vor 10 Jahren festgestellte Handlungsbedarf hat sich nicht entschärft. Im Gegenteil, er hat sich in folgenden Punkten akzentuiert:

Bewusstseinsbildung:

Das Engagement der Radgenossenschaft der Landstrasse und der Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende" im Bereich Sensibilisierung der Bevölkerung soll intensiviert werden. Eine regelmässige und gezielte **Öffentlichkeitsarbeit**, die mit verschiedensten Kommunikationsmitteln (Filme, Bücher, Broschüren, Internet, Fernsehen usw.) und Veranstaltungen (Märkte, Theater, Konzerte, Vorträge etc.) alle Bevölkerungsgruppen anspricht und die positiven Aspekte des Themas Fahrende betont, bildet eine wesentliche Grundlage zur Schaffung von mehr **Vertrauen** und **Akzeptanz** in der Bevölkerung.

Raumplanung:

Die **Kantone** müssen ihre **Führungsrolle** bei der räumlich koordinierten Planung als Basis zur Schaffung neuer Stand- und Durchgangsplätze für die fahrende Minderheit wahrnehmen, während die Gemeinden zu einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit aufgefordert sind. Die Kantone sind angehalten, das Thema Fahrende auf Basis eines gesamtheitlichen **kantonalen Konzepts** in der **Richtplanung** zu behandeln. Insbesondere ist eine Zuweisung klar definierter Aufgaben und Verantwortlichkeiten sowohl für den Kanton als auch für die Gemeinden vorzunehmen. Die Bezeichnung einer **kantonalen Fachstelle** zum Thema Fahrende wird empfohlen. In der Nutzungsplanung der Gemeinden sind Stand- und Durchgangsplätze durch eine **klare Zonenbezeichnung** planungsrechtlich zu sichern.

Erstellung und Aufwertung von Plätzen:

Auf der Basis der kantonalen Planungen sind durch die Kantone in Zusammenarbeit mit den Gemeinden neue Stand- und Durchgangsplätze zu schaffen. Die verbleibenden ehemaligen Militärareale sind dabei mit zu berücksichtigen. Die Finanzierung der Plätze sowie allfällige Folgekosten sind durch die Kantone mit den Gemeinden zu regeln. Damit die Erstellung neuer Plätze effektiver als bisher erfolgen kann, ist mehr Akzeptanz in der Bevölkerung sowie politischer Wille, vor allem auf Gemeindeebene, gefordert. Bestehende Plätze müssen unbedingt erhalten und oftmals saniert und planungsrechtlich gesichert werden.

Stärkung der Stiftung:

Die vom Bund der Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende" zugewiesenen Finanzmittel sind, zumindest im bisherigen Umfang, langfristig sicherzustellen. Zur Erweiterung des Handlungsspielraums der Stiftung soll ihre rechtliche Legitimation zum **Kauf von Grundstücken** für Stand- und Durchgangsplätze geschaffen werden, was eine Anpassung der Stiftungsurkunde erfordert. Insbesondere sollte die vom Bund geschaffene Stiftung die Möglichkeit erhalten, vom Militär nicht mehr benötigte Areale, die sich als Stand- und Durchgangsplätze eignen würden, übernehmen zu können.

Spontaner Halt:

Die Gemeinden sind angehalten, diese für die Fahrenden sehr wichtige Form des Haltens in Absprache mit den Grundeigentümern nicht einzuschränken.

Transitplätze für ausländische Fahrende:

Die Schaffung von grossen Transitplätzen für ausländische Fahrende weist in Anbetracht der bisher häufigen Konflikte eine hohe Priorität auf. Damit kann indirekt auch die Situation der Schweizer Fahrenden verbessert werden. Der **Bund** soll in dieser gesamtschweizerisch bedeutsamen räumlichen Koordinationsaufgabe die **Federführung** übernehmen.

2 Einleitung

2.1 Auftrag und Ziel

Die Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende hat das Raumplanungsbüro ERR (Eigenmann Rey Rietmann Raumplaner FSU SIA, St.Gallen) im Jahr 2000 beauftragt, das Thema Fahrende in der Schweiz im Kontext der Raumplanung zu behandeln und in einem Gutachten festzuhalten. Fünf Jahre später wurden die im Jahr 2000 erhobenen Angaben aktualisiert und in einem Standbericht 2005 festgehalten. Anfangs 2010 hat die Stiftung die Begutachter erneut damit beauftragt, die Entwicklungen und Tendenzen der letzten 5 Jahre und insbesondere den Stand der Umsetzung des im Gutachten „Fahrende und Raumplanung“ (2001) dargelegten Konzepts in einem erneuten Standbericht aufzuzeigen und daraus Schlussfolgerungen zu ziehen.

Anhand der Inventarisierung der heutigen Stand- und Durchgangsplätze, weiterer aktueller Daten sowie den rechtlichen und politischen Entwicklungen während der vergangenen Jahre ist abzuklären, ob die Anliegen der Fahrenden immer noch zu wenig wahrgenommen und umgesetzt werden.

Als erstes ist die heutige Situation für die Fahrenden, insbesondere bezüglich der bestehenden Stand- und Durchgangsplätze, aufzuzeigen. Anschliessend soll ein Vergleich mit dem Stand 2005 und auch 2000 erfolgen. In einem weiteren Schritt ist unter Berücksichtigung des Konzepts gemäss Gutachten (2001) der heutige Handlungsbedarf mit Empfehlung von konkreten Massnahmen für die Zukunft auszuarbeiten. Dabei ist auch die Thematik der ausländischen Fahrenden zu berücksichtigen.

Als primäre Zielsetzung hat der Standbericht 2010 dem Stiftungsrat einen Nutzen für die politische Arbeit auf allen Ebenen (Bund, Kantone, Gemeinden, Öffentlichkeit etc.) zu bringen. Insbesondere soll der Bericht dem Stiftungsrat als Grundlage dienen, um dem Bund und den Kantonen Vorschläge zu unterbreiten, wie sie die verfassungsrechtliche Verpflichtung, den Fahrenden Stand- und Durchgangsplätze zur Verfügung zu stellen, umsetzen können. Somit steht sowohl für die Stiftung als auch für die politischen Entscheidungsträger, die Radgenossenschaft der Landstrasse sowie weitere Betroffene und Interessierte der Anwendungsbezug des Standberichts im Vordergrund.

2.2 Vorgehen

Als Vorbereitung zur Erstellung des Standberichts 2010 wurden die früheren zwei Umfragen leicht ergänzt und in gleicher Art und Weise wie in den Jahren 2000 und 2005 durchgeführt. Es sind dies:

- Umfrage bei den Gemeinden (teilweise bei den Kantonen), die Stand- und Durchgangsplätze betreiben
- Umfrage bei allen kantonalen Raumplanungsstellen

Der Standbericht 2010 fasst die Ergebnisse dieser Umfragen zusammen. Er vergleicht diese mit dem Gutachten „Fahrende und Raumplanung“ (2001) sowie dem Standbericht 2005 und stellt die Veränderungen dar. Ein besonderes Augenmerk gilt dabei dem Aspekt, in wie weit die Konzeptumsetzung des Gutachtens in den letzten zehn Jahren realisiert werden konnte, welcher Handlungsbedarf heute besteht und welche Vorgehensweisen bzw. Konzeptansätze für die weitere Umsetzung von Massnahmen zu empfehlen sind.

Kurzinterviews und Diskussionen mit der Radgenossenschaft, den Bundesämtern ARE und BAK, der armasuisse, Gemeinde- und Kantonsbehörden sowie mit einzelnen Fahrenden haben ergänzend stattgefunden. Zudem sind Begehungen der seit dem Standbericht 2005 neu erstellten Stand- und Durchgangsplätze vorgenommen worden.

2.3 Beteiligte

Die Autoren des Standberichts, Thomas Eigenmann und Jon Gaudenz, danken insbesondere den folgenden Beteiligten für ihre Mitarbeit:

- den Raumplanungsstellen der Kantone für die Beantwortung der Umfrage
- allen Gemeinden und Kantonen, welche Stand- und Durchgangsplätze betreiben, für die Beantwortung der Umfrage
- dem VBS (armasuisse) für die Informationen betreffend ehemalige Militärareale

3 Veränderungen in der Ausgangslage

3.1 Einleitung

Die Ausgangslage im Gutachten (2001) wie auch im Standbericht 2005 wird anhand folgender vier Aspekte umschrieben:

- Die Bedürfnisse der Fahrenden an den Raum
- Übersicht über die bestehenden Stand- und Durchgangsplätze
- Bisherige Vorgehensweise der hauptbetroffenen Akteure
- Rechtliche Grundlagen

Der erste Aspekt, die Bedürfnisse der Fahrenden an den Raum, hat sich in den letzten zehn Jahren kaum verändert. Folgende Grundsätze, welche im Gutachten (2001) detailliert beschrieben sind, haben weiterhin ihre Gültigkeit:

- Die Lebensweise der Fahrenden benötigt Raum
- Fahrende möchten legal und ohne Aufsehen durch die Schweiz ziehen
- Das Fahren ist die Grundlage der wirtschaftlichen Existenz
- Ein ausreichendes Netz von Stand- und Durchgangsplätzen wird benötigt
- Stand- und Durchgangsplätze sollen voneinander getrennt entstehen
- Stand- und Durchgangsplätze sollen alleine den Fahrenden vorbehalten sein

Aufgrund der Umfrage bei den Gemeinden und den kantonalen Raumplanungsstellen sowie Gesprächen insbesondere mit der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende und der Radgenossenschaft kann festgestellt werden, dass auch die spezifischen Anforderungen an die Ausstattung von Stand- und Durchgangsplätzen im vergangenen Jahrzehnt unverändert geblieben sind.

3.2 Übersicht über die bestehenden Stand- und Durchgangsplätze 2010

Standplatz

Er dient dem stationären Aufenthalt, vor allem über die Wintermonate. Auf dem Standplatz mieten die Fahrenden das ganze Jahr über einen Stellplatz und wohnen dort in einfachen Bau-ten (z.B. Holzchalets), Mobilheimen oder Wohnwagen. In den Standplatzgemeinden sind die Fahrenden ganzjährig angemeldet, ihre Kinder besuchen dort die Schule

Durchgangsplatz

Der Durchgangsplatz dient dem kurzfristigen Aufenthalt - bis zur Dauer von einem Monat - während der sommerlichen Reisetätigkeit. Er sollte mit einer Infrastruktur für die täglichen Bedürfnisse ausgestattet sein. Im Gegensatz zu Campingplätzen, die der Erholung von Touristen dienen, erlauben Durchgangsplätze den Fahrenden neben dem Wohnen das Ausüben einer Erwerbsarbeit.

Stellplatz

Er bezeichnet die Fläche auf einem Stand- oder Durchgangszplatz, die einer Familie zum Wohnen und Arbeiten zur Verfügung steht (Standplatz: ca. 150 m², Durchgangszplatz: ca. 100 m²). Auf einem Durchgangszplatz sollte ein Stellplatz genügend Raum für einen Wohnwagen plus einen Kleintransporter bieten.

3.2.1 Standplätze

Gemäss den durchgeführten Umfragen bestehen heute (Stand Frühjahr 2010) in der Schweiz gesamthaft 14 Standplätze. Die Anzahl hat seit dem Standbericht 2005 um zwei Plätze zugenommen:

Kanton	MS-Region ¹	Gemeinde	Qualität	Anzahl Stellplätze
St.Gallen	Wil	Wil	Gut	17
Aargau	Baden	Spreitenbach	Gut	6

Mit der Neuerstellung des Platzes in Wil bestehen heute 2 offizielle Standplätze in derselben Gemeinde. Ausserdem ist der bisherige Standplatz der Stadt Zürich durch einen neuen Platz in der Nähe des bisherigen Standorts ersetzt worden. Für diesen wie auch für die beiden neuen Plätze sind die planungsrechtlichen Grundlagen geschaffen worden, damit ihr Bestand langfristig gesichert ist (vgl. Kap. 3.3.3). Die Anzahl der zur Verfügung stehenden Stellplätze hat sich durch die genannten Veränderungen gesamtschweizerisch gegenüber dem Stand 2005 um 23, gegenüber dem Stand 2000 um rund 45 erhöht.

Das Gesamtbild der im Jahr 2010 bestehenden Standplätze sieht wie folgt aus:

Kanton	MS-Region	Gemeinde	Qualität ²	Anzahl Stellplätze
Zürich	Glattal - Furttal	Kloten	Nicht genügend ²	7
	Limmattal	Dietikon	Nicht genügend ²	5
	Winterthur	Winterthur	Nicht genügend ²	7
	Zürich	Zürich	Gut	30
Bern	Bern	Bern	Gut	36
	Biel / Bienne	Biel	Gut	11

¹ Die insgesamt 106 MS-Regionen (MS = mobilité spatiale) gelten bis heute als wichtige mikroregionale Analysegliederung der Schweiz. Sie zeichnen sich durch eine gewisse räumliche Homogenität aus und gehorchen dem Prinzip von Kleinarbeitsmarktgebieten mit funktionaler Orientierung auf Zentren. Die Bezeichnung gewisser MS-Regionen hat gemäss Bundesamt für Statistik BFS seit dem Gutachten (2001) geändert (z.B. Viamala anstatt Domleschg/Hinterrhein, Biel/Bienne anstatt Biel/Seeland).

² Qualitätsverbesserungen in 2 Kriterien:

1. Mietpreise senken
2. Planungsrechtlich sichern (Erläuterung vgl. Kapitel 3.3.3 Gemeinden)

Fribourg	La Sarine	Hauterive	Gut	20
St.Gallen	Linthgebiet	Uznach	Gut	7
		Wil	Gut	17
		Wil	Gut	15
Graubünden	Chur	Chur	Nicht genügend ²	7
	Viamala	Cazis	Nicht genügend ²	10
Aargau	Baden	Spreitenbach	Gut	6
Genève	Genève	Versoix	Gut	64
Total	14 Standplätze			242

Bei einem Standplatz sind die Mietkosten seit 2005 deutlich gestiegen. In Bezug auf die Infrastruktur haben sich in den letzten 5 Jahren keine wesentlichen Änderungen ergeben. Betreffend die untersuchten Qualitätskriterien können heute zwei Drittel der Standplätze als gut bezeichnet werden.

Gemäss Gutachten (2001) benötigen von den ca. 2'500 Fahrenden nach Angaben der Radgenossenschaft ca. 60%, also ca. 1'500 Fahrende, einen Standplatz.³ Die anderen leben im Winter in Wohnungen - aus eigenem Bedürfnis oder gezwungenermassen. Es wird davon ausgegangen, dass auf einem Stellplatz ca. drei Fahrende leben.

Das Gutachten stellte fest, dass im Jahr 2000 die Anzahl Standplätze nur für ca. 40% der Schweizer Fahrenden reichte, welche einen solchen benötigten. Trotz der Erstellung der Standplätze in Uznach (vor 2005), Wil und Spreitenbach ist festzuhalten, dass dieser Anteil bis heute nur leicht auf knapp 50% gestiegen ist. Bezogen auf sämtliche Schweizer Fahrende, also inklusive derjenigen, die aus verschiedensten Gründen im Winter keinen Standplatz aufsuchen, reicht das Angebot an Standplätzen nur für knapp 30% der Fahrenden.

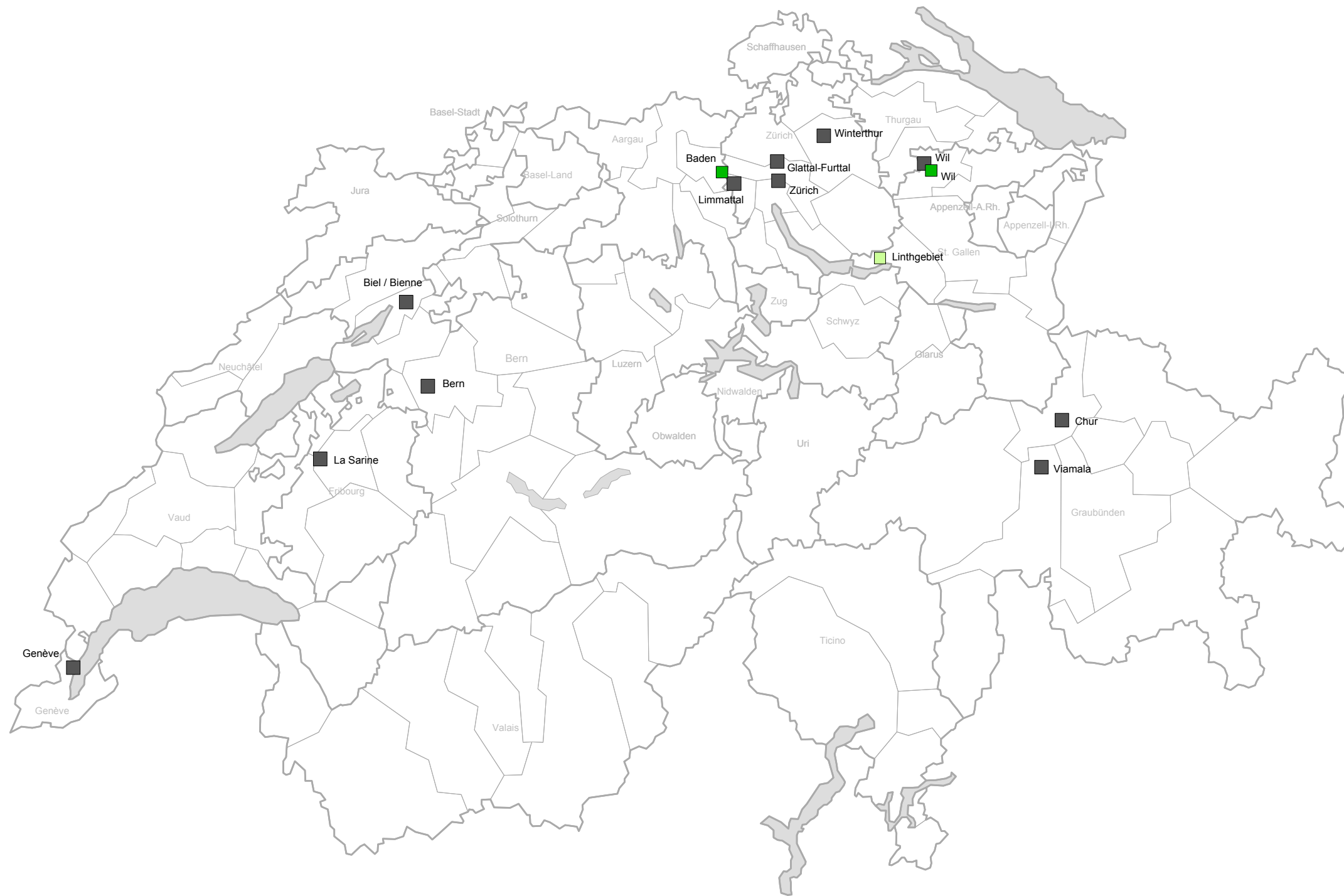
3.2.2 Durchgangsplätze

Heute (Stand Frühjahr 2010) bestehen in der Schweiz 43 Durchgangsplätze. Die Gesamtzahl hat sich im Vergleich zu den im Standbericht 2005 erwähnten 44 Durchgangsplätzen um 1 verringert. Seit dem Jahr 2000, als 51 Durchgangsplätze existierten, hat die Anzahl weiter abgenommen, was für die letzten 10 Jahre eine negative Bilanz bedeutet.⁴

Das Gutachten (2001) hat sich auf die Durchgangsplätze für Schweizer Fahrende beschränkt. Im Rahmen des Standberichts 2005 ist dem Aspekt der ausländischen Fahrenden, insbesondere die in Grossverbänden reisenden Sinti und Roma, durch einen Ergänzungsbericht Rechnung getragen worden. Hingegen waren bei den im Hauptteil des Standberichts 2005 (Kap. 3-5)

³ Die Grössenordnung von 2'500 Fahrenden beinhaltet die im Jahr 2000 aktiv Fahrenden wie auch eine Anzahl Fahrender, die bis im Jahr 2010 zu den aktiv Fahrenden wechseln und deshalb zusätzliche Stand- und Durchgangsplätze benötigen (vgl. Gutachten (2001), Kap. 3.1.2 Die Bevölkerungsgrösse der aktiv Schweizer Fahrenden sowie Kap. 3.3.2 Standplätze). Gemäss Beobachtungen in den vergangenen Jahren üben in zunehmendem Mass junge Leute die fahrende Lebensweise aus. Die Anzahl aktiv Fahrender und damit die Nachfrage nach Plätzen hat somit zugenommen. Zahlenmässige Erhebungen dazu sind aber nicht verfügbar.

⁴ vgl. auch Standbericht 2005, Kap. 3.2.2 Durchgangsplätze



Fahrende und Raumplanung

Standplätze Veränderungen 2000 bis 2010

Stand: Sommer 2010



■ Standplätze Bestandesaufnahme 2000

Veränderungen:

2000-2005 | 2005-2010

□ □ Standplatz neu

Die Angaben wurden im Frühling 2010 erhoben.

MS-Region = "Mobilité spatiale"; teilt die Schweiz in vergleichbare Mikroregionen ein.



genannten gesamthaft 44 Durchgangsplätzen die ausschliesslich bzw. mehrheitlich ausländischen Fahrenden dienenden Plätze im Tessin bzw. in Graubünden nicht enthalten.⁵ Im vorliegenden Standbericht 2010 sind bei der Erhebung und Auswertung im Sinne einer gesamtheitlichen Übersicht sämtliche Durchgangsplätze für Schweizer aber auch für ausländische Fahrende berücksichtigt worden.

Zur Erhebung 2010 sind weitere Anmerkungen zu nennen: Die beiden im Standbericht 2005 erwähnten, lange nicht mehr benutzten "Plätze" im Kanton Appenzell Innerrhoden können gemäss einer Begehung durch Vertreter des Kantons sowie der Radgenossenschaft im Jahr 2008 nicht als Durchgangsplätze betrachtet werden und fallen daher ausser Betracht. Der im Standbericht 2005 als "geschlossen" bezeichnete Platz in der MS-Region Nidwalden / Engelberg (Gemeinde Stans) steht heute den Fahrenden nach einer längeren Umbauphase des Gemeindeplatzes wieder offen.

Seit dem Jahr 2005 ist ein neuer Durchgangsplatz erstellt worden, der als zusätzliche Haltemöglichkeit für Fahrende gilt.⁶

Kanton	MS-Region	Gemeinde	Qualität	Anzahl Stellplätze
Zug	Zug	Cham	Gut	10

Die folgenden 4 Plätze bestehen bereits seit mehr als 5 Jahren, waren aber bisher den Verfassern bzw. der Stiftung nicht bekannt.

Kanton	MS-Region	Gemeinde	Qualität ⁷	Anzahl Stellplätze
St. Gallen	Werdenberg	Rüthi (SG)	Nicht genügend ^{1, 2, 3, 4}	3
Aargau	Aarau	Zofingen	Nicht genügend ²	8
Ticino	Bellinzona	Bellinzona	Nicht genügend ^{1, 3}	35
Jura	Jura	Bassecourt	Nicht genügend ^{1, 3}	20
Total	4 Durchgangsplätze			66

⁵ Von den im Ergänzungsbericht "Ausländische Fahrende" des Standberichts 2005 als Plan dargestellten 5 Durchgangsplätzen im Kanton Tessin existiert heute nur noch derjenige in Bellinzona.

⁶ Zusätzlich ist der in der Gemeinde Bonaduz im Jahr 2006 realisierte Durchgangsplatz zu erwähnen. Dieser stellt einen Ersatz für den gleichzeitig aufgehobenen Platz in derselben Gemeinde dar, weshalb dies für die Gesamt-Statistik keine Auswirkungen hat (vgl. auch Ersatz des Standplatzes in der Stadt Zürich).

⁷ Qualität in 4 Kriterien:

1. Infrastruktur ausbauen
2. Mietpreise senken
3. Planungsrechtlich sichern (Erläuterung vgl. Kapitel 3.3.3 Gemeinden)
4. Öffnungszeiten verbessern

Zwischen 2005 und 2010 sind 6 Durchgangsplätze aufgehoben bzw. geschlossen worden. Es handelt sich um folgende Plätze:

Kanton	MS-Region	Gemeinde	Anzahl Stellplätze
Bern	Oberland-Ost	Interlaken	3
Solothurn	Thal	Balsthal	3
Appenzell A.Rh.	Appenzell A.Rh.	Herisau	8
St.Gallen	Linthgebiet	Benken	5
Graubünden	Surselva	Breil/Brigels	5
Aargau	Aarau	Niederlenz	12
Total	6 Durchgangsplätze		36

Die Gründe für die Aufhebungen sind unterschiedlich:

- infolge mangelnder Infrastruktur etc. geringe Nachfrage -> inzwischen aufgrund anderweitiger Beanspruchung bzw. Überwucherung nicht mehr als Durchgangsplatz benutzbar (Herisau, Benken, Breil/Brigels)
- kein definitiver Ersatzstandort im Rahmen der Ortsplanungsrevision gefunden (Interlaken)
- Grundstücksverkauf (Balsthal)
- Pensionierung des Betreuers, Friktionen mit Sportplatzbetrieb (Niederlenz)

Aus den genannten Veränderungen ergibt sich der folgende Bestand an Durchgangsplätzen im Frühjahr 2010:

Kanton	MS-Region	Gemeinde	Qualität ⁸	Anzahl Stellplätze
Zürich	Knonaueramt	Hausen am Albis	Nicht genügend ^{3,4}	3
	Limmattal	Schlieren	Nicht genügend ^{1,3,4}	5
	Pfannenstiel	Meilen	Nicht genügend ^{1,3,4}	5
	Zimmerberg	Horgen	Nicht genügend ^{1,3,4}	5
	Zimmerberg	Wädenswil	Nicht genügend ^{1,3}	8
	Zürcher Oberland	Gossau (ZH)	Nicht genügend ^{1,3}	4
	Zürcher Oberland	Hittnau	Nicht genügend ^{1,3,4}	5
	Zürcher Unterland	Rorbas	Nicht genügend ^{1,2,3,4}	3
Bern	Oberland-Ost	Brienz (BE)	Nicht genügend ^{1,3}	4
	Thun	Thun	Nicht genügend ³	10
Luzern	Luzern	Luzern	Nicht genügend ³	8
Schwyz	March	Feusisberg	Nicht genügend ^{1,3}	5
Nidwalden	Nidwalden	Stans	Nicht genügend ^{2,3,4}	4
Zug	Zug	Cham	Gut	10
Solothurn	Grenchen	Grenchen	Nicht genügend ^{1,3}	9

⁸ Qualität in 4 Kriterien:

1. Infrastruktur ausbauen
2. Mietpreise senken
3. Planungsrechtlich sichern
4. Öffnungszeiten verbessern

Basel-Landschaft	Oberes Baselbiet	Liestal	Gut	10
	Oberes Baselbiet	Wittinsburg	Nicht genügend ^{1,3}	10
	Unteres Baselbiet	Aesch (BL)	Nicht genügend ^{1,3,4}	3
	Unteres Baselbiet	Allschwil	Nicht genügend ^{1,3}	5
Appenzell A.Rh.	Appenzell A.Rh.	Teufen (AR)	Nicht genügend ^{1,3,4}	4
St.Gallen	Werdenberg	Buchs (SG)	Nicht genügend ^{1,2,3,4}	6
	Werdenberg	Rüthi (SG)	Nicht genügend ^{1,2,3,4}	3
Graubünden	Chur	Bonaduz	Gut	20
	Chur	Domat/Ems	Gut	30*
	Chur	Felsberg	Nicht genügend ^{1,3}	2
	Viamala	Andeer	Nicht genügend ^{1,3}	5
	Viamala	Rodels	Nicht genügend ^{1,3}	8
Aargau	Aarau	Aarau	Nicht genügend ^{1,4}	25
	Aarau	Zofingen	Nicht genügend ^{2,4}	8
	Baden	Wettingen	Nicht genügend ^{1,3,4}	20
	Brugg-Zurzach	Windisch	Nicht genügend ^{1,4}	5
	Fricktal	Kaiseraugst	Gut	20
Thurgau	Thurtal	Frauenfeld	Nicht genügend ^{1,3}	9
	Thurtal	Märstetten	Nicht genügend ^{1,3}	2
	Thurtal	Weinfelden	Nicht genügend ^{1,3}	5
	Untersee	Kreuzlingen	Nicht genügend ^{1,2,3,4}	10
Ticino	Bellinzona	Bellinzona	Nicht genügend ^{1,3}	35
	Lugano	Rivera	Gut	10
Vaud	Aigle	Rennaz	Nicht genügend ^{1,3}	40
	La Broye	Payerne	Nicht genügend ^{1,3}	25
Valais	Martigny	Martigny	Nicht genügend ^{1,3}	40
Neuchâtel	Neuchâtel	Fontaines (NE)	Nicht genügend ^{1,3}	50
Jura	Jura	Bassecourt	Nicht genügend ^{1,3}	20
Total	43 Durchgangs- plätze			488*

* Die 30 Stellplätze des Durchgangsplatzes Domat / Ems werden nicht in die Summe miteinbezogen, da dieser Platz als Transitplatz ausschliesslich ausländischen Fahrenden vorbehalten ist.

Zusammenfassend resultiert die folgende Bilanz der letzten zehn Jahre:

	Anzahl Durchgangsplätze	Anzahl Stellplätze
Bestand im Jahr 2000	51	544
Neu geschaffene bzw. berücksichtigte Durchgangsplätze	+2	+30
Aufgehobene Durchgangsplätze	-9	-83
Bestand im Jahr 2005	44	491
Neu geschaffene bzw. berücksichtigte Durchgangsplätze	+5	-3 ⁹
Aufgehobene Durchgangsplätze	-6	
Bestand im Jahr 2010	43	488

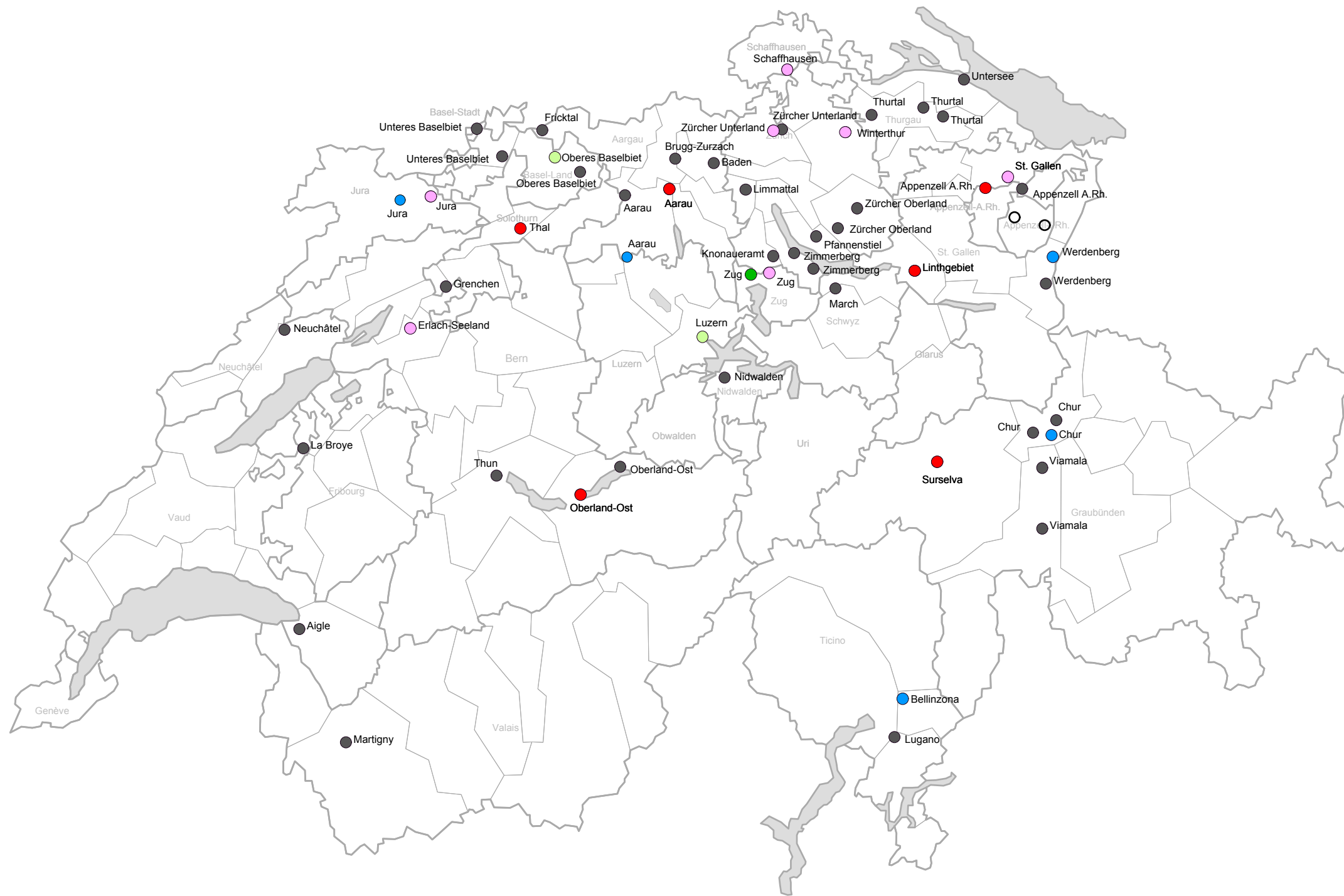
Daraus ergibt sich die folgende Erkenntnis: Im Jahr 2000 reichte das Angebot an Stellplätzen auf den Durchgangsplätzen für ca. 65% (1'600 Personen) aller Schweizer Fahrenden. Fünf Jahre später konnten nur noch rund 60% aller Schweizer Fahrenden auf Durchgangsplätzen aufgenommen werden.¹⁰ Seither ist die Situation etwa gleich geblieben. Das bedeutet, dass im Jahr 2010 nur für 6 von 10 Schweizer Fahrende Durchgangsplätze zur Verfügung stehen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass während der Hauptreisezeit der Fahrenden (März bis Oktober) rund 5 Plätze nicht geöffnet sind. Die gross dimensionierten Durchgangsplätze in der Romandie und im Tessin werden aufgrund ihrer Grösse fast ausschliesslich von ausländischen Fahrenden belegt, während Schweizer Fahrende dort kaum halten. Ausserdem ist der Durchgangsplatz in Domat/Ems als Transitplatz ausschliesslich ausländischen Fahrenden vorbehalten. Der heute immer noch grosse Mangel an Durchgangsplätzen ist somit offensichtlich.

Die Belegung der Durchgangsplätze ist sehr unterschiedlich. Die Mehrheit der Plätze ist in der Hauptreisezeit im Sommerhalbjahr mittel bis gut ausgelastet. Auf rund 5 bis 10 Plätzen haben Fahrende in den vergangenen Jahren kaum oder gar nicht gehalten. Ein Hauptgrund dafür dürfte die mangelnde Infrastruktur sein, teilweise in Kombination mit unverhältnismässigen Mietkosten.

Auf rund der Hälfte aller Durchgangsplätze (ca. 20 - 25) werden ausländische Fahrende zugelassen. Die Handhabung ist im Einzelfall jedoch sehr unterschiedlich. Während einige Betreiber von Plätzen die ausländischen Fahrenden mehr dulden als wünschen, wird bei anderen Plätzen keine Unterscheidung zwischen Schweizer und Ausländern vorgenommen. Die Plätze in der Romandie und im Tessin werden seit Jahren fast ausschliesslich von ausländischen Fahrenden belegt, da Schweizer Fahrende kleinere Plätze mit mehr Privatatmosphäre bevorzugen und der gegenseitige Kontakt zwischen den Schweizer Fahrenden und den ausländischen Grossgruppen oft gemieden wird. Mit dem Durchgangs- bzw. Transitplatz Domat/Ems besteht in der Schweiz nach wie vor nur ein einziger Platz, der ausschliesslich für ausländische Fahrende konzipiert ist.

⁹ Die Anzahl Stellplätze wurde in den Umfragen teilweise anders als im Jahr 2005 angegeben. Dies ist wohl darauf zurückzuführen, dass oft keine genauen Abgrenzungen der einzelnen Stellplätze bestehen und die notwendige Fläche pro Stellplatz unterschiedlich beurteilt wird. Deshalb ist eine differenzierte Angabe der Zu- bzw. der Abnahme der Anzahl Stellplätze nicht zweckmässig.

¹⁰ vgl. Gutachten (2001), Kap. 3.3.3 Durchgangsplätze sowie Standbericht 2005, Kap. 3.2.2 Durchgangsplätze



Fahrende und Raumplanung

Durchgangsplätze Veränderungen 2000 bis 2010

Stand: Sommer 2010



- Durchgangsplätze Bestandesaufnahme 2000
- Veränderungen:
- | 2000-2005 | 2005-2010 | |
|--|--|--|
| | | Durchgangsplatz neu |
| | | Durchgangsplatz aufgehoben |
| | | Durchgangsplatz neu berücksichtigt (erstellt vor 2005) |
| | | Durchgangsplatz geprüft aber nicht realisiert |

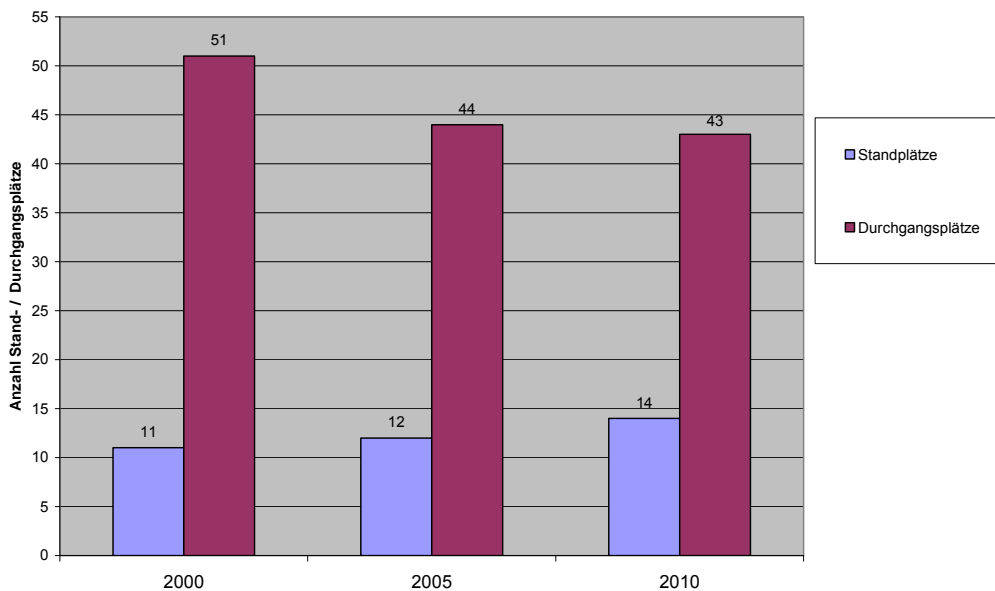
Die Angaben wurden im Frühling 2010 erhoben.
MS-Region = "Mobilité spatiale"; teilt die Schweiz in vergleichbare Mikroregionen ein.

Die Qualität der bestehenden Durchgangsplätze wurde im Gutachten (2001) aufgrund der Massnahmen "Infrastruktur ausbauen", "Mietpreise senken", "Planungsrechtlich sichern" und "Öffnungszeiten verbessern" bewertet. In den darauffolgenden 5 Jahren haben sich diesbezüglich keine nennenswerten Verbesserungen ergeben.¹¹ Zwischen 2005 und 2010 wurde die Qualität der bestehenden Plätze punktuell verbessert. Insgesamt hat sich die Situation jedoch wenig verändert und es weisen heute immer noch 4 von 5 Durchgangsplätze qualitative Mängel auf.

3.2.3 Übersicht der Veränderungen

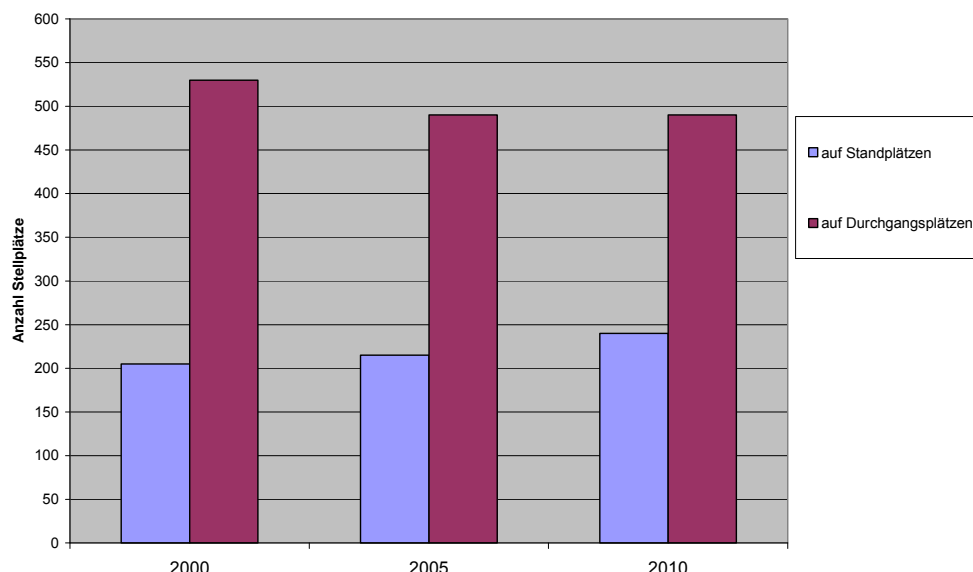
Die folgenden Diagramme und die Karte fassen die Veränderungen der Anzahl Stand- und Durchgangsplätze während der vergangenen 10 Jahre zusammen (Stand: Frühjahr 2010).

Anzahl Stand- / Durchgangsplätze:



¹¹ vgl. Standbericht 2005, Kap. 3.2.2 Durchgangsplätze

Anzahl Stellplätze:



Während bei der Anzahl Standplätze im vergangenen Jahrzehnt eine leichte Zunahme (plus 3) zu verzeichnen ist, hat sich die Situation bei den Durchgangsplätzen verschärft. Deren Anzahl hat von 51 auf 43 abgenommen.

Die Gesamtsituation ist heute nach wie vor unbefriedigend: Die bestehenden Standplätze reichen nur für knapp 30%, die Durchgangsplätze für rund 60% aller Schweizer Fahrer (vgl. S.10 und 14).

3.2.4 Absehbare Veränderungen

Die Umfragen bei den Kantonen sowie Gespräche mit armasuisse und der Radgenossenschaft haben ergeben, dass in naher Zukunft weitere Veränderungen der Anzahl Stand- und Durchgangsplätze zu erwarten sind. Die folgenden Aufzählungen sind keineswegs verbindlich und es kann kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben werden:

a) Gefährdete bzw. von Schliessungen betroffene Plätze:

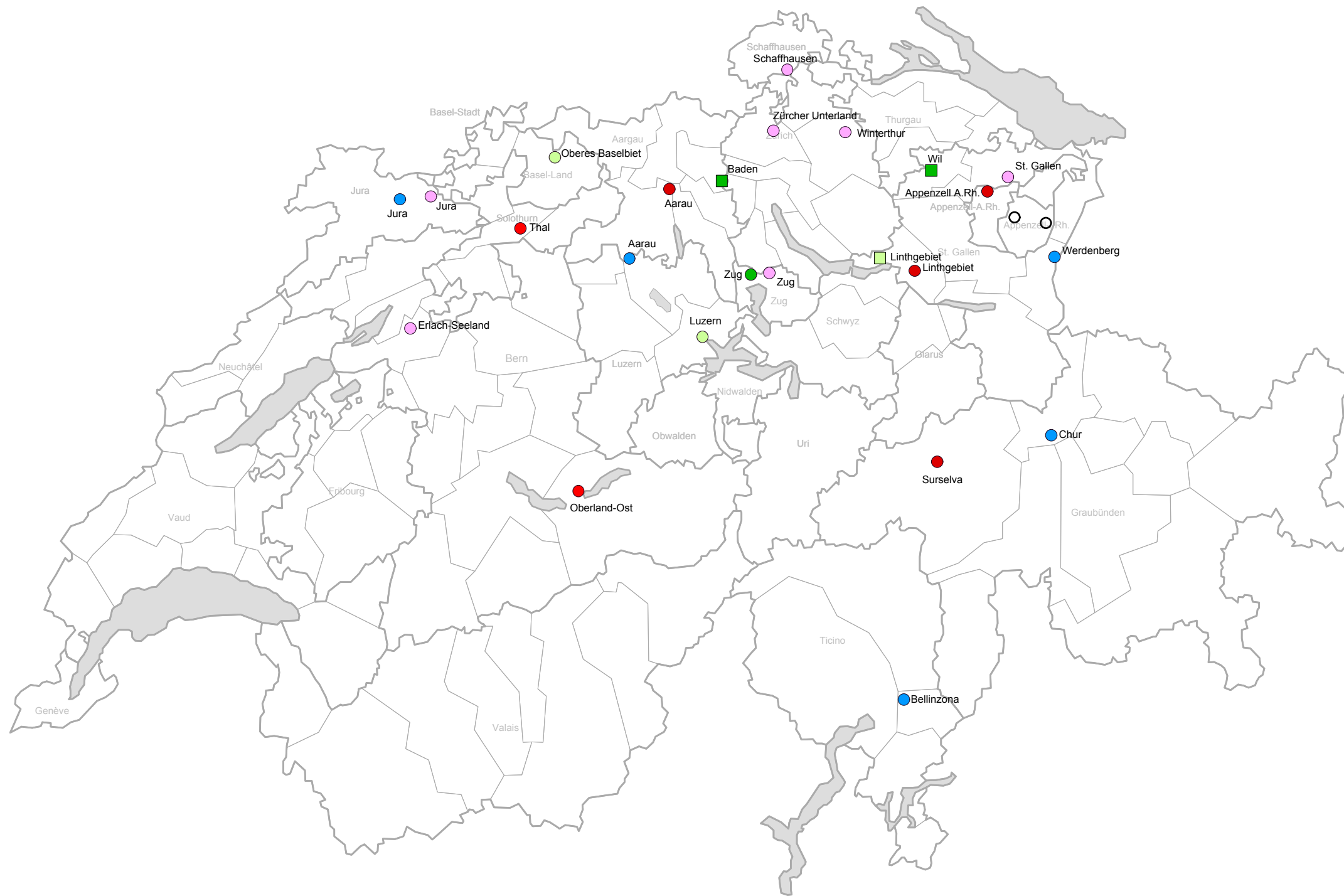
Kanton	MS-Region	Gemeinde	Typ
Zürich	Limmattal	Schlieren	Durchgangsplatz
St.Gallen	Werdenberg	Buchs (SG)	Durchgangsplatz
Graubünden	Viamala	Rodels	Durchgangsplatz
Ticino	Bellinzona	Bellinzona	Durchgangsplatz
Ticino	Lugano	Rivera	Durchgangsplatz

Der Durchgangsplatz in Schlieren wird im Jahr 2011 aufgrund eines Strassenumbaus definitiv geschlossen. Seit der Umfrage im Frühjahr 2010 wurde der in den letzten Jahren nicht mehr

Fahrende und Raumplanung

Veränderungen 2000 bis 2010

Stand: Sommer 2010



Legende:

2000-2005	2005-2010	
		Standplatz neu
		Durchgangsplatz neu
		Durchgangsplatz aufgehoben
		Durchgangsplatz neu berücksichtigt (erstellt vor 2005)
		Durchgangsplatz geprüft aber nicht realisiert

Die Angaben wurden im Frühling 2010 erhoben.

MS-Region = "Mobilité spatiale" ; teilt die Schweiz in vergleichbare Mikroregionen ein.



frequentierte Durchgangsplatz in Rodels aufgehoben. Ebenfalls ist der auf dem Monte Ceneri (Gemeinde Rivera) gelegene Durchgangsplatz aufgrund der Kündigung des Mietvertrags inzwischen aufgehoben und durch ein verkleinertes Provisorium am gleichen Ort ersetzt worden. In den anderen Gemeinden steht bis heute (Ende 2010) nichts definitives fest.

b) Plätze in Projektierung / Vorbereitung:

- Als Ersatz für heute bestehenden Platz

Kanton	MS-Region	Gemeinde	Typ
Genève	Genève	Versoix	Standplatz
Jura	Jura	Delémont	Durchgangsplatz

- Neu (zusätzlich)

Kanton	MS-Region / <i>Region allg.</i>	Gemeinde	Typ
Zürich	Winterthur	Winterthur	Durchgangsplatz
Bern	Bern	Belp	Standplatz
Fribourg	Glâne-Veveyse	Châtel-St-Denis	Durchgangsplatz
Solothurn	Olten	Oensingen	Stand- /Durchgangsplatz
St.Gallen	St.Gallen	Gossau	Durchgangsplatz
St.Gallen	St.Gallen	St.Gallen	Standplatz
St.Gallen	St.Gallen	Thal	Durchgangsplatz
Aargau	nicht bestimmt	Nicht bestimmt	Standplatz
Aargau	<i>Region Aarau</i>	Nicht bestimmt	Durchgangsplatz
Aargau	<i>Region Freiamt</i>	Nicht bestimmt	Durchgangsplatz
Aargau	<i>Region Lenzburg</i>	Nicht bestimmt	Durchgangsplatz
Valais	<i>Region Mittelwallis</i>	Nicht bestimmt	Durchgangsplatz
Valais	<i>Region Oberwallis</i>	Nicht bestimmt	Durchgangsplatz

- Sanierungen

Kanton	MS-Region	Gemeinde	Typ
Aargau	Aarau	Aarau	Durchgangsplatz
Aargau	Brugg-Zurzach	Windisch	Durchgangsplatz

Während der Bestand einiger Plätze gefährdet ist, sind in zahlreichen Gebieten teilweise seit Monaten (Jahren) Plätze geplant. Die Realisierung von Plätzen benötigt oft eine sehr lange Vorbereitungs- und Planungszeit mit viel Überzeugungskraft und ist mit Unsicherheiten behaftet. Grund dafür sind vor allem der Widerstand und die mangelnde Akzeptanz bei der Bevölkerung in der jeweiligen Standortgemeinde sowie finanzielle Schwierigkeiten.

3.3 Vorgehensweisen der wichtigsten Akteure in den letzten 5 Jahren

Die wichtigsten Akteure stellen auf politischer Ebene der Bund, die Kantone und die Gemeinden dar. Als Interessenvertreter der Fahrenden sind die Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende" und die Radgenossenschaft der Landstrasse zu nennen.

3.3.1 Bund

Als zentrale Aktivität des Bundes in den letzten 5 Jahren sind die Herausgabe des Berichts des Bundesrats zur Situation der Fahrenden in der Schweiz im Jahr 2006 sowie die daraus folgenden Aufgabenstellungen und Arbeitsschritte zu nennen.

Bericht und Beschluss des Bundesrats (2006):

Als Antwort auf ein Postulat der Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit des Nationalrats (SGK-NR)¹² hat der Bundesrat mit Beschluss vom 18. im Oktober 2006 einen Bericht zur Situation der Fahrenden in der Schweiz vorgelegt. Für den Teilbericht II "Handlungsmöglichkeiten des Bundes zur Schaffung von Stand- und Durchgangsplätzen für Fahrende" bildeten das Gutachten "Fahrende und Raumplanung" (2001) und der Standbericht 2005 wichtige Grundlagen. In den Schlussfolgerungen von Teil II des Berichts sind folgende Aufträge an die Bundesverwaltung erteilt worden:

1. Das UVEK und das EDI werden beauftragt, die Kantone bei den sich bietenden Gelegenheiten auf diese Möglichkeiten des geltenden Raumplanungsgesetzes zur Schaffung von Stand- und Durchgangsplätzen hinzuweisen.
2. Das UVEK wird beauftragt, den Anliegen der Fahrenden bei der Genehmigung der kantonalen Richtpläne angemessene Rechnung zu tragen.
3. Aufgrund der Vernehmlassungsergebnisse zum Kulturförderungsgesetz wird das EDI beauftragt, die Anliegen der Fahrenden im Kulturförderungsgesetz zu berücksichtigen.
4. 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.
5. Das VBS wird beauftragt, im Hinblick auf die Verwendung von früheren Militärarealen als Stand- und Durchgangsplätze ihre Zusammenarbeit mit der dafür eingesetzten Arbeitsgruppe der Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende" weiterzuführen.
6. Das EDI und das UVEK werden beauftragt, die bestehenden interkantonalen und tripartiten Gefässe, namentlich die schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK und die Tripartite Agglomerationskonferenz TAK, für die Berücksichtigung der Anliegen der Fahrenden zu nutzen.

¹² Postulat vom 7. Juli 2003 „Beseitigung der Diskriminierung von Fahrenden in der Schweiz“ (Nr. 03.3426)

7. EDI, UVEK und VBS werden beauftragt, sich für die Umsetzung dieser Massnahmen einzusetzen, allerdings mit dem Vorbehalt, dass sie für den Bund keine zusätzlichen Ausgaben nach sich ziehen.

Die genannten Aufträge sind in die Wege geleitet bzw. weitergeführt worden. Auf Punkt 3 wird in Kapitel 3.4.1 näher eingegangen, auf die Punkte 4 und 5 in Kapitel 3.5.

Kantonale Richtplanung:

Eine wichtige Basis zur Beurteilung der kantonalen Richtplanungen durch den Bund dient die bereits im Gutachten (2001) und im Standbericht 2005 geforderte Ergänzung des Leitfadens des Bundes für die kantonale Richtplanung (1997) mit den räumlichen Ansprüchen der Fahrenden durch das ARE. Diesbezüglich liegt zurzeit ein interner Entwurf aus dem Jahr 2008 zur Beurteilung der Richtpläne der 3. Generation vor. Eine definitive Überarbeitung des Kapitels "Siedlung" inklusive Berücksichtigung des Themas Fahrende ist erst nach der beabsichtigten Teilrevision des RPG vorgesehen.

Schutz nationaler Minderheiten:

Nachdem die Schweiz im Jahr 1998 das Rahmenübereinkommen des Europarates zum Schutz nationaler Minderheiten ratifiziert hat, schloss das Ministerkomitee des Europarates den zweiten Überwachungszyklus zur Umsetzung dieses Abkommens in der Schweiz mit der Verabschiedung einer Resolution¹³ Ende 2008 ab. In dieser Resolution wird festgehalten, dass die Situation der Fahrenden in der Schweiz nach wie vor besorgniserregend ist, sodass zusätzliche Massnahmen v.a. im gesetzgeberischen und planerischen Bereich (inklusive deren Umsetzung) zu Gunsten der Fahrenden zu ergreifen und die Mitwirkungsmechanismen für die Fahrenden zu verbessern sind.

3.3.2 Kantone

Die Anliegen der Fahrenden sind durch die einzelnen Kantone bisher sehr unterschiedlich berücksichtigt worden. Die Sichtweise, dass ein kantonales und gesamtheitlich abgestimmtes Konzept für Stand- und Durchgangsplätze auszuarbeiten ist, scheint sich allmählich durchzusetzen. Auch auf Stufe Richtplanung sind einige Kantone in den letzten 5 Jahren aktiv geworden. Dabei wurde oft auf das Gutachten "Fahrende und Raumplanung" (2001) und den Standbericht 2005 als Grundlagendokumente hingewiesen. Die folgenden Ausführungen fokussieren auf die kantonale Richtplanung.

¹³ Resolution CM/ResCMN(2008)10 über die Umsetzung des Rahmenübereinkommens zum Schutz nationaler Minderheiten durch die Schweiz (verabschiedet vom Ministerkomitee am 19. November 2008 anlässlich der 1041. Sitzung der Ministerdelegierten)

Richtplanung:

Die folgende Übersicht ermöglicht einen groben Vergleich der bisherigen Berücksichtigung in den Richtplanungen der einzelnen Kantone:

Zürich	▶	Schaffhausen	■
Bern	▶	Appenzell Ausserrhoden	■
Luzern	■	Appenzell Innerrhoden	□
Uri	□	St.Gallen	■
Schwyz	■	Graubünden	■
Obwalden	■	Aargau	■
Nidwalden	□	Thurgau	■
Glarus	□	Ticino	□
Zug	■	Vaud	■
Fribourg	□	Valais	■
Solothurn	□	Neuchâtel	▶
Basel-Stadt	■	Genève	□
Basel-Landschaft	□	Jura	■

- Thema Fahrende in Richtplanung berücksichtigt / erwähnt
- Thema Fahrende in Richtplanung nicht berücksichtigt
- ▶ Thema Fahrende zurzeit in Richtplanung in Erarbeitung

Gemäss Standbericht 2005 wurden die Bedürfnisse der Fahrenden damals von 5 Kantonen in der kantonalen Richtplanung konkretisiert.¹⁴ Heute behandelt rund die Hälfte aller Kantone (14 von 26) das Thema Fahrende (Stand- und Durchgangsplätze) im Richtplan. Bei 3 Kantonen liegen entsprechende Entwürfe vor, die noch nicht genehmigt sind. Der Konkretisierungsgrad des Themas ist sehr unterschiedlich, sodass nur teilweise von einer effektiven Berücksichtigung mit klaren Vorgaben gesprochen werden kann. So wird nicht in allen Richtplanungen eine Zuweisung der Zuständigkeiten zwischen dem Kanton und den Gemeinden bzw. Regionen vorgenommen. Die Sensibilisierung der Bevölkerung und die rechtliche Sicherung der bereits bestehenden Durchgangsplätze werden - unter Einbezug der 3 noch in Erarbeitung befindlichen Richtplanungen - lediglich bei 6 Kantonen im Richtplan erwähnt. Die Gewährleistung des spontanen Halts (vgl. Kap. 3.4.2) durch eine Aussage im kantonalen Richtplan des Kantons Aargau ist zu begrüssen.¹⁵ Der Aspekt der ausländischen Fahrenden wird nur im Kanton St.Gallen thematisiert.

¹⁴ vgl. Standbericht 2005, Kap. 5.2.2 Kantone

¹⁵ Möglichkeiten für Spontanhalte für in der Schweiz wohnhafte oder heimatberechtigte Fahrende, welche die Grundeigentümer ermöglichen, sind eine unabdingbare Ergänzung zu den Durchgangsplätzen. Soweit keine konkreten öffentlichen Interessen dagegen sprechen, sind Spontanhalte durch die Behörden soweit möglich zu tolerieren. (Kant. Richtplan Aargau: S 4.4 Halteplätze für Fahrende)

Konzepte:

In den Kantonen St.Gallen (Mai 2006) und Aargau (November 2007) sind in den letzten Jahren gesamtheitliche Konzepte zu Plätzen für Fahrende erarbeitet worden. Diese Dokumente bilden die Basis für eine detaillierte Berücksichtigung der Thematik im jeweiligen kantonalen Richtplan. Das kürzlich im Kanton Bern erarbeitete Konzept muss noch durch den Regierungsrat verabschiedet werden.

Weiteres:

Einzelne Kantone sehen vor, die raumplanerische Umsetzung von Stand- und Durchgangsplätzen durch die Ausscheidung von kantonalen Nutzungsplänen bzw. -zonen (Ticino, Neuchâtel, Jura) bzw. Sondernutzungsplänen (Zürich) sicherzustellen.

Auf die rechtliche Berücksichtigung der Anliegen der Fahrenden in kantonalen Erlassen (Gesetze, Verordnungen etc.) wird in Kapitel 3.4.2 eingegangen.

3.3.3 Gemeinden**Nutzungsplanung:**

Auf der Grundlage der jeweiligen kantonalen Vorgaben sind in den letzten fünf Jahren in einzelnen Gemeinden die Nutzungsplanungen im Sinne einer langfristigen Sicherung von Plätzen für Fahrende angepasst worden. Für die neuen Stand- und Durchgangsplätze (vgl. Kap. 3.2) wurden Zonen mit folgenden Bezeichnungen geschaffen: "Intensiverholungszone Dauerstandplatz" (Wil) und "Zone für Fahrende" (Cham). Beim Ersteren ist gleichzeitig ein Sondernutzungsplan mit detaillierten Regelungen / Vorschriften ausgearbeitet worden.

Die beiden im vorliegenden Bericht neu berücksichtigten Plätze im Kanton Aargau liegen in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen. Obwohl damit auf kommunaler Stufe keine nutzungsspezifische Festlegung als Stand- bzw. Durchgangsplatz vorliegt, kann durch die Festsetzung dieser Plätze im kantonalen Richtplan von einer planungsrechtlichen Sicherung gesprochen werden.

Bei zwei bestehenden Plätzen sind seit 2005 neue Zonen bezeichnet worden: "Intensiverholungszone Dauerstandplatz" (2. Platz in Wil) und "Zone für Fahrende" (Bonaduz). In rund 10 Gemeinden liegen die bestehenden Plätze heute in einer anderen Zone als vor fünf Jahren. Die Frage, ob mit der Umzonung eine langfristige Sicherung der Plätze gewährleistet ist, lässt sich nicht pauschal beantworten. Die Zonierung und damit die planungsrechtliche Situation ist von Fall zu Fall sehr unterschiedlich.

Planungsrechtliche Sicherung

Darunter wird die explizite Festlegung eines Platzes in der kommunalen Nutzungsplanung verstanden, um dessen Bestand langfristig und eigentumsverbindlich zu gewährleisten. Anzustreben ist eine unmissverständliche Bezeichnung der entsprechenden Zone wie "Zone für Fahrende", "Spezialzone Durchgangsplatz" oder ähnliches. Zusätzlich trägt vor allem bei Standplätzen ein Sondernutzungsplan zur planungsrechtlichen Sicherung bei.

Vereinbarungen, Platzordnungen:

Insbesondere in den Kantonen Aargau, St.Gallen und Graubünden wurden für Plätze (Betriebs-) Vereinbarung zwischen dem Kanton und der Gemeinde unterzeichnet, um eine klare Koordination und Aufgabenteilung sicherzustellen.

3.3.4 Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende

Folgende Aktivitäten der Stiftung aus den letzten fünf Jahren sind, zusätzlich zur Öffentlichkeitsarbeit und Beratung, speziell hervorzuheben:

- Arbeitsgruppe VBS-Areale: Die Stiftung bemühte sich aktiv um den Erwerb von ehemaligen Militärarealen zur Weiterverwendung als Stand- und Durchgangsplätze - leider mit geringem Erfolg bisher.
- Tagung "Ehemalige Militärareale - Chance für die Fahrenden" (April 2008): An dieser durch die Stiftung organisierten Tagung wurde ein Forderungskatalog (mit klaren zeitlichen Vorgaben) zuhanden des Bundes, der Kantone und der Gemeinden verabschiedet.¹⁶
- Bemühungen um Plätze: In Anbetracht der sehr begrenzten finanziellen Mittel unterstützte die Stiftung die Neuerstellung von Stand- und Durchgangsplätzen hauptsächlich organisatorisch und ideell. Die finanzielle Beteiligung beträgt seit Jahren rund 10% der Erstellungskosten, im Maximum 15'000 Franken pro Platz.
- Gesetzgebung: Die Stiftung hat sich insbesondere beim Kulturförderungsgesetz im Rahmen der Vernehmlassung aktiv für die Berücksichtigung der Interessen der Fahrenden eingesetzt.
- Koordination/Zusammenarbeit: Der rege Kontakt und die Zusammenarbeit mit allen Verwaltungsebenen wie auch zahlreichen nichtstaatlichen Organisationen ermöglicht es der Stiftung immer wieder, koordinierend bei Diskussionen und Verhandlungen mitzuwirken.

3.3.5 Radgenossenschaft der Landstrasse

Die 1975 gegründete Radgenossenschaft der Landstrasse als Dachorganisation des Fahrenden Volkes in der Schweiz hat sich in den letzten Jahren weiterhin sehr engagiert. Zu nennen sind insbesondere:

¹⁶ vgl. Jahresbericht 2008 der Stiftung, S.14

- Stand- und Durchgangsplätze: Begehung und Beurteilung zahlreicher ehemaliger Militärareale, Unterstützung bei Neuerstellung und Betrieb von Plätzen (z.B. Muster-Reglemente)
- Öffentlichkeitsarbeit: Ausbau des seit Ende 2003 bestehenden Dokumentations- und Begegnungszentrums in Zürich-Altstetten (Geschäftsstelle Radgenossenschaft), Zusammenarbeit mit diversen Medienstellen, Aktualisierung der Homepage, Herausgabe von Printmedien ("Scharotl", Broschüren, Bücher, Schulmaterial), Filmen etc., Organisation von Veranstaltungen (z.B. Fekker-Chilbi)
- Rechts- und Sozialberatung, Schule: Unterstützung der direkt betroffenen Fahrenden
- Ausländische Fahrende: Teilnahme am "Europäischen Roma Forum" in Strassburg, Bemühung um Schlichtung bei Konflikten zwischen Ausländischen Fahrenden, Grundeigentümern, Gemeinden, Jenischen etc.
- Jenisches Wörterbuch: DVD mit gefilmten Interviews von Jenischen mit Jenischen, Booklet mit Transkriptionen der Interviews (jenisch, deutsch, französisch, italienisch) und Wörterbuch der jenischen Sprache

3.4 Rechtliche Grundlagen

Das Bundesgerichtsurteil 129 II 321 vom März 2003, wonach die räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden als Teil der Schweizer Bevölkerung in der Raumplanung verstärkt berücksichtigt werden müssen, ist auch noch heute von grosser Bedeutung und es wird immer wieder Bezug darauf genommen. Das Urteil bildet somit eine zentrale Rechtsgrundlage. Eine entsprechende durchsetzbare Verpflichtung der Gemeinwesen besteht hingegen nach wie vor nicht.

3.4.1 Kulturförderungsgesetz

Ende 2009 haben die eidgenössischen Räte ein Kulturförderungsgesetz verabschiedet. Art. 7 enthält die Bestimmung, wonach der Bund Massnahmen treffen kann, "um den Fahrenden eine ihrer Kultur entsprechende Lebensweise zu ermöglichen". Damit wird die rechtliche Grundlage geschaffen, dass der Bund weitergehend als bisher und über finanzielle Unterstützungen hinaus die Anliegen der Fahrenden aktiv fördern und die Kantone und Gemeinden wirkungsvoll bei der Schaffung von Stand- und Durchgangsplätzen unterstützen kann. Mit Inkrafttreten des Kulturförderungsgesetzes am 1. Januar 2012 wird das Bundesgesetz betreffend die Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende" (7. Oktober 1994) aufgehoben. Die Stiftung erwartet aber vom Bund, dass die jährlichen Betriebsbeiträge zumindest im bisherigen Umfang weiterhin geleistet werden.

3.4.2 Kantonale Ebene

Im Kanton Luzern ist seit dem Jahr 2005 eine Anpassung der Gesetzgebung im Bereich Bau und Planung erfolgt. Grundsätzlich bedarf das Abstellen von Wohnwagen und dergleichen im Kanton Luzern bei einer Dauer von mehr als 30 Tagen einer Baubewilligung. Seit dem 1.1.2008 gilt im kantonalen Planungs- und Baugesetz folgende Zusatzbestimmung (§ 177 "Fahrende"):

Die Gemeinde kann das Abstellen von Fahrzeugen des fahrenden Volkes an den von ihr erlaubten Standorten und mit Zustimmung der Grundeigentümer während mehr als 30 Tagen ohne Baubewilligung gestatten.

Diese Regelung stellt eine Erleichterung für die Fahrenden im Zusammenhang mit dem spontanen Halt dar.¹⁷

In den übrigen Kantonen sind in den letzten fünf Jahren keine Anpassungen der baurechtlichen Gesetzgebungen erfolgt, die einen Einfluss auf die Lebensweise der Fahrenden haben. Der spontane Halt wird auf Stufe Kanton in der Regel ermöglicht, sofern in kommunalen Vorschriften keine Einschränkungen bestehen.

Spontaner Halt

Als spontaner Halt wird das Anhalten einer kleinen Gruppe von Fahrenden (5 - 6 Wohnwagen) für eine Zeit von bis zu einem Monat (in der Regel) auf einem Privatgrundstück bezeichnet. Eine dauernde Infrastruktur ist dabei nicht notwendig. Oft handelt es sich um Landwirtschaftsflächen, wobei dem Grundeigentümer ein Entgelt als Entschädigung für Umtriebe wie Stromkosten etc. bezahlt wird.

3.5 Evaluation ehemaliger Militärareale

Bundeseigene militärische Bauten und Anlagen, die das Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport VBS für die Erfüllung seiner Aufgaben nicht mehr benötigt, gehören zum sogenannten Dispositionsbestand. Infolge der Armee reform XXI sind seit 2004 rund 10'000 Objekte militärisch überzählig geworden und in den Dispositionsbestand aufgenommen worden. Das Gros der Objekte sind Verteidigungsbauten wie Bunker, Unterstände, Panzersperren, etc., die sich für eine zivile Nutzung als Stand- und Durchgangsplatz nicht eignen.

Da auch der Bund seinen Beitrag zur Umsetzung des Bundesgerichtsentscheids vom 28. März 2003 (vgl. Kap. 3.4) zu leisten hat, wurden die Areale des Dispositionsbestands betreffend Eignung für die Prüfung als Stand- oder Durchgangsplatz für Fahrende analysiert. Als Resultat konnten schliesslich rund 50 Areale des VBS gefunden werden. Den Kantonen wurden diese Areale als prüfenswerte Standorte offeriert. Das VBS ist bereit, geeignete Liegenschaften aus dem Dispositionsbestand als Stand- und Durchgangsplatz an die Kantone und die Gemeinden zu verkaufen. Der Kaufpreis basiert dabei auf einer Schätzung, welche die planungsrechtliche Nutzungseinschränkung als Stand- oder Durchgangsplatz berücksichtigt.

Bisher wurde aus dem Dispositionsbestand lediglich ein einziges Grundstück vom Kanton St.Gallen für eine zukünftige Nutzung durch Fahrende bestimmt. Auf dem in der Gemeinde Thal (MS-Region St.Gallen) liegenden Areal konnte der vorgesehene Durchgangsplatz bis heute aber noch nicht realisiert werden. Die Stiftung hat den Bund (VBS) sowie die Kantone und Gemeinden daher aufgerufen, auch Grundstücke aus dem Kernbestand der Armee eingehend zu

¹⁷ Ausserdem wurde im Kanton Aargau eine Neuformulierung von § 30 Abs. 2 lit. 2 d) der allgemeinen Bauverordnung betreffend das Aufstellen von Mobilheimen, Wohnwagen etc. vorgenommen, die inhaltlich aber keine Auswirkungen für die Fahrenden hat. Im Rahmen der aktuellen Überarbeitung des Planungs- und Baugesetzes im Kanton Thurgau soll das Abstellen einzelner Wohnwagen bis zu 3 Monaten ohne Baubewilligung ermöglicht werden (sofern keine übermässige Beeinträchtigung der Nachbarschaft erfolgt).

prüfen.¹⁸ Mit dem Verzicht der Armee auf derartige Grundstücke könnten diese in den Dispositionsbestand überführt und an die Kantone oder die Gemeinden verkauft, im Baurecht abgegeben oder vermietet werden, was vom VBS zur Prüfung entgegengenommen wurde. Bis heute sind von Seiten der Kantone und Gemeinden jedoch keine weiteren VBS-Areale zwecks Errichtung von Stand- oder Durchgangsplätzen ausgeschieden worden.

Die Gründe dafür sind vielfältig: Zu nennen ist der politische Widerstand bzw. der ungenügende politische Wille in einigen Kantonen und Gemeinden. Dabei ist zu erwähnen, dass die Option für einen Stand- oder Durchgangsplatz oft in Konkurrenz zu anderen möglichen Neunutzungen (z.B. Gewerbepark) steht. Von Seiten der Kantone (z.B. Bern) wird teilweise betont, dass eine eingehende Standortevaluation ehemaliger Militärareale erst zweckmässig sei, wenn ein kantonales Konzept zum Thema Fahrende vorliege und der konkrete Bedarf für Stand- und Durchgangsplätze überprüft worden sei. Ausserdem sind einige Areale aus Sicht der kantonalen Ämter als ungeeignet bezeichnet worden. Auch die Vertreter der Fahrennden haben sich betreffend Eignung der Areale teilweise negativ geäussert.

Von den ursprünglich rund 50 vorgeschlagenen VBS Arealen stehen heute aus dem Dispositionsbestand gesamtschweizerisch noch 6 als Plätze für Fahrende geeignete Grundstücke in 3 Kantonen zur Verfügung (Stand: Herbst 2010).

3.6 Folgerungen aus der Ausgangslage

Im Gutachten aus dem Jahr 2001 wurden unter anderem die folgenden Schlussfolgerungen aus der Ausgangslage gezogen:

- Die räumlichen Bedürfnisse der Fahrennden für die nächsten Jahre sind bekannt
- Der Mangel an Stand- und Durchgangsplätzen ist offensichtlich
- Die bestehenden Standplätze sind fast vollständig belegt
- Die meisten der bestehenden Durchgangsplätze weisen erhebliche Mängel auf
- Für die Realisierung von Stand- oder Durchgangsplätzen werden verschiedene Vorgehensweisen benötigt:
 1. Grosszügige Auslegung der bestehenden Planungs- und Baugesetze sowie der jetzigen Zonenplanungen, um sofort und pragmatisch die bestehenden Bedürfnisse zu erfüllen
 2. Konzeptionelles Vorgehen, welches Stand- oder Durchgangsplätze zuerst im kantonalen Richtplan festlegt und später im kommunalen Nutzungsplan eine entsprechende Zone ausscheidet

Diese im Jahr 2001 formulierten Folgerungen müssen durch die aktuellen Erhebungen nach wie vor bestätigt werden. Unter Berücksichtigung der Entwicklungen während der vergangenen zehn Jahre, die keine wesentlichen Verbesserungen für die Fahrennden gebracht haben, weisen diese Folgerungen aus heutiger Sicht etwas andere Akzente auf, wie nachfolgende Aufzählung zeigt.

¹⁸ vgl. Forderungskatalog als Ergebnis der Tagung "Ehemalige Militärareale - Chance für die Fahrennden" vom 18. April 2008 (vgl. Jahresbericht 2008 der Stiftung, S. 14). Zusätzlich sind die Vorsteher der verantwortlichen Departemente sämtlicher Kantone durch die Stiftung persönlich für das Anliegen kontaktiert worden.

- **Es besteht nach wie vor dringender Handlungsbedarf**

Aufgrund der immer noch ungenügenden Anzahl Stand- und Durchgangsplätze und angesichts der steigenden Anzahl junger Fahrender (vgl. S. 10, Fussnote 3) hat sich die Lage für die Fahrenden in den vergangenen zehn Jahren trotz einiger Verbesserungen verschärft. Bei den bisherigen Bemühungen handelt es sich hauptsächlich um Absichtserklärungen, Konzepte und Festlegungen in Richtplänen. Diese sind wohl nötig und hilfreich, führen aber noch nicht zu einer effektiven und wirkungsvollen Verbesserung für die Fahrenden. Somit ist entschlossenes und konkretes Handeln, also das Umsetzen der Ideen und Absichtserklärungen vor Ort, von grosser Dringlichkeit, um die Lebensweise der Fahrenden zu ermöglichen.

- **Der Mangel an Stand- und Durchgangsplätzen beeinträchtigt die Lebensweise der Fahrenden weiterhin**

Bei den Standplätzen gibt es dank der Schaffung von drei neuen zusätzlichen Plätzen eine kleine Verbesserung für einige wenige fahrende Familien (vgl. Kap. 3.2.1). Nach wie vor müssen aber gewisse Fahrende unfreiwillig die Wintermonate in Wohnungen verbringen.

Bei den Durchgangsplätzen hat sich die Situation seit dem Jahr 2000 jedoch verschlechtert (vgl. Kap. 3.2.2). Für 6 von 10 Schweizer Fahrende wird durch den Mangel an Durchgangsplätzen die Verwirklichung ihrer Lebensweise verunmöglicht. Durch die Schliessung mehrerer Plätze gibt es in der feinen Verteilung der Durchgangsplätze über die Schweiz weitere Lücken. Die Fahrt zur Arbeit wird somit länger und erschwert den Erwerb der Fahrenden. Zusätzlich werden dadurch die bestehenden Durchgangsplätze intensiver benutzt, was teilweise zu Überbelegungen führt.

- **Die bestehenden Durchgangsplätze sollten nicht aufgehoben werden**

Die Schliessung eines bestehenden Durchgangsplatzes ist umso schwerwiegender, wenn man den organisatorischen und finanziellen Aufwand betrachtet, welcher benötigt wird, einen neuen Platz zu schaffen. In der Regel dauert die Schaffung eines Durchgangsplatzes mehrere Jahre - insbesondere die Planungsphase inklusive Rechtsverfahren und Finanzierung. Zudem werden Investitionen von mehreren Hunderttausend Franken ausgelöst. Es ist daher sehr lohnenswert, sich für die bestehenden Durchgangsplätze einzusetzen. Durchgangsplätze verschwinden meist ohne grosses Aufsehen.

- **Die bestehenden Durchgangsplätze müssen dringend verbessert werden**

Die bestehenden Durchgangsplätze haben sich in den letzten 10 Jahren, abgesehen von punktuellen Verbesserungen, nicht verändert. Im Gutachten (2001) wurde diesbezüglich der Ausbau der Infrastruktur, das Senken von Mietpreisen und vor allem die planungsrechtliche Sicherung als nötige Massnahmen erachtet.¹⁹

¹⁹ vgl. Gutachten (2001), Kap.4.3.3 Räumliche Verteilung der Durchgangsplätze

- **Die Möglichkeiten für neue Stand- und Durchgangsplätze sind, unter Berücksichtigung der noch verbleibenden ehemaligen Militärareale, dringend auszuloten**

Das bisherige Fazit der Bemühungen zum Verkauf ehemaliger Militärareale des VBS an Kantone und Gemeinden zur Neunutzung als Stand- / Durchgangsplätze ist ernüchternd. Vor allem die Kantone sollten die verbleibenden Möglichkeiten zugunsten der Fahrenden nutzen. Weitere Anstrengungen bei der Suche nach Flächen für Stand- und Durchgangsplätze sind generell von allen Seiten intensiv voranzutreiben.

- **Stand- und Durchgangsplätze bedürfen einer planungsrechtlichen Sicherung**

Die neu geschaffenen Stand- und Durchgangsplätze überzeugen durch ihre Qualität und planungsrechtliche Umsetzung. Deshalb dürften solche Plätze eine viel längere Lebensdauer aufweisen als Plätze, welche ohne rechtliche Umsetzung in der Nutzungsplanung existieren und somit kurzfristig aufgehoben werden können. Zur Schaffung neuer Plätze ist eine planungsrechtliche Sicherung in der Nutzungsplanung also ein zentraler Aspekt.

- **Der spontane Halt muss ermöglicht werden**

Der spontane Halt stellt neben dem Durchgangsplatz eine wichtige Art des kurzfristigen Aufenthalts für die Fahrenden dar, welche in der öffentlichen Diskussion wenig Beachtung findet. Auch angesichts der Tatsache, dass die Anzahl Durchgangsplätze im letzten Jahrzehnt abgenommen hat, kommt dem spontanen Halt in der Gesamtdiskussion eine wichtige Rolle zu. Die (bau-)rechtlichen Bestimmungen und deren Auslegung, insbesondere auf kommunaler Stufe, dürfen daher den spontanen Halt nicht einschränken.

- **Die Instrumente der Raumplanung werden benötigt, müssen aber auch umgesetzt werden**

Zur Koordination und Konkretisierung der räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden empfiehlt sich ein gesamtheitliches kantonales Konzept, das je nach geographischer Situation auch kantonsübergreifende Aspekte beinhalten sollte. Als planerische Umsetzung des Konzepts ist dessen Verankerung in der Richtplanung anzustreben. Dieses Vorgehen wird inzwischen von der Mehrheit der kantonalen Raumplanungsstellen begrüsst, obwohl heute erst in 2 Kantonen (St.Gallen und Aargau) solche Konzepte definitiv verabschiedet sind.

Auf der Basis des kantonalen Konzepts bzw. Richtplans sollte die Realisierung eines Stand- bzw. Durchgangsplatzes auf kommunaler Stufe in der Nutzungsplanung berücksichtigt werden.

Die Erfahrungen im Kanton St.Gallen haben gezeigt, dass das Vorliegen eines kantonalen Konzepts und von Festlegungen im Richtplan nicht ausreichen, um Stand- und Durchgangsplätze vor Ort zu realisieren. Das politische Umfeld und damit die Meinung in der Gesellschaft bestimmen letztendlich darüber, ob gut gemeinte Absichtserklärungen tatsächlich umgesetzt werden und somit einen Gewinn für die Fahrenden bedeuten. Die oft geringe Akzeptanz in der Bevölkerung wie auch die Frage der Finanzierung spielen dabei eine entscheidende Rolle, wie mehrere Beispiele zeigen.

- **Die Bewusstseinsbildung der Bevölkerung ist eine unerlässliche Daueraufgabe**

Die Bewusstseinsbildung, also die gezielte Sensibilisierung der Bevölkerung für die Anliegen der Fahrenden, stellt eine unerlässliche Daueraufgabe dar. Sie bildet auch die Basis, damit die genannten planerischen Vorarbeiten Früchte tragen können und im politischen Prozess nicht scheitern.

4 Veränderungen im Konzept

4.1 Einleitung

Die Voraussetzungen für das Konzept gemäss Gutachten "Fahrende und Raumplanung" (2001) haben sich auch in den letzten fünf Jahren nicht verändert. Die ca. 2'500 Schweizer Fahrenden möchten ihrer Lebensweise, welche sich von der sesshaften Mehrheit unterscheidet, nachgehen. Die Ansprüche an den Raum unterscheiden sich aber nicht grundsätzlich:

- Ein Wohnen in gesicherten Verhältnissen
- Arbeiten ohne Einschränkungen

Das eigentliche Fahren verursacht den Fahrenden keine Probleme, jedoch das Halten. Die Lebensweise der Fahrenden erfordert Stand- und Durchgangsplätze. Während für das Wohnen und Arbeiten der sesshaften Mehrheit genügend geeignete Bauzonen ausgeschieden sind, fehlen diese für die Fahrenden nach wie vor zum überwiegenden Teil.

An den grundsätzlichen Anforderungen an Stand- und Durchgangsplätze (Art, Ausstattung etc.), wie sie im Gutachten „Fahrende und Raumplanung“ beschrieben sind, hat sich nichts verändert.²⁰

Auf den finanziellen Aspekt betreffend die Erstellung neuer Stand- und Durchgangsplätze wird im vorliegenden Bericht nicht näher eingegangen. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die im Gutachten (2001) genannten Kosten unter Berücksichtigung der Teuerung etc. auch heute noch realistisch sind.²¹

4.2 Räumliche Verteilung der Stand- und Durchgangsplätze

An der grundsätzlichen Konzeptidee der räumlichen Verteilung von Stand- und Durchgangsplätzen ergibt sich keine Änderung.²² Angepasst wird die räumliche Verteilung der Stand- und Durchgangsplätze auf der Basis der im Jahre 2010 bestehenden Stand- und Durchgangsplätze.

Das Gutachten "Fahrende und Raumplanung" verfolgt den Ansatz einer nationalen Gesamtschau zum Thema Fahrende und Raumplanung. Es ist selbstverständlich und unerlässlich, dass bei der konkreten planungsrechtlichen oder baulichen Umsetzung die Angaben des Gutachtens konkretisiert werden müssen. Es ist speziell auf drei Aspekte hinzuweisen:

²⁰ vgl. Gutachten (2001), Kap. 4.2 Anforderungen an Stand- und Durchgangsplätze

²¹ vgl. Gutachten (2001), Kap. 4.3.2 und 4.3.3: Neuschaffung eines Standplatzes mit 10 Stellplätzen (ca. 2'000 m²) insgesamt 611'000 Franken (Landkosten 385'000 Franken und Erstellungskosten 226'000 Franken); Neuschaffung eines Durchgangsplatzes mit 10 Stellplätzen (ca. 1'400 m²) insgesamt 411'000 Franken (Landkosten 275'000 Franken und Erstellungskosten 136'000 Franken).

²² vgl. Gutachten (2001), Kap.4.3.1 Konzeptidee

- Die Standortangaben für Stand- oder Durchgangsplätze sind aus einer nationalen Sicht entstanden. Es ist durchaus möglich, dass konkrete Stand- oder Durchgangsplätze auch z.B. 20 km entfernt vom vorgeschlagenen Standort entstehen können. 20 km bedeuten aber in manchen Teilen der fein strukturierten Schweiz bereits einen Kantonswechsel. In diesem Sinne ist in den kantonalen Konzepten für Stand- und Durchgangsplätze der Bezug zu den Nachbarkantonen herzustellen.
- Die Agglomerationsgebiete in der Schweiz wachsen kontinuierlich in die Fläche und sind von einer Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahme gekennzeichnet, während die ländlichen Gebiete Tendenzen zu Abwanderung und Strukturschwäche aufweisen. Diese räumliche Entwicklung führt dazu, dass der Bedarf für Stand- und Durchgangsplätze sich zunehmend auf die Agglomerationsgebiete konzentriert. In diesem Sinne sind im vorliegenden Konzept gewisse Anpassungen zum Gutachten (2001) und zum Standbericht 2005 erfolgt.²³
- Die Angaben über die Grösse der Stand- und Durchgangsplätze sind ebenfalls pragmatisch und in Bezug auf die konkreten Verhältnisse zu sehen. Es ist durchaus möglich und gegebenenfalls sinnvoll, einen etwas kleineren oder grösseren Platz zu realisieren.

Es ist wünschenswert, wenn die Konkretisierung des vorliegenden Konzepts in den räumlich-organisatorischen Konzepten der einzelnen Kantone wie auch in den kantonalen Richtplänen ihren Niederschlag findet.

4.2.1 Räumliche Verteilung der Standplätze

In der folgenden Auflistung werden neben den bestehenden Standplätzen die Regionen aufgeführt, mit denen die Fahrenden verbunden sind und in welchen einer oder mehrere zusätzliche Standplätze benötigt werden. Für jeden neu zu erstellenden Standplatz werden, in Anlehnung an die Werte gemäss Gutachten (2001), als Durchschnittswert 10 Stellplätze angegeben, was einer Fläche von rund 2'000 m² (inklusive Gemeinschaftsflächen) entspricht.

Gegenüber dem Gutachten (2001) und dem Standbericht 2005 sind geringfügige Veränderungen im Konzept zu verzeichnen. Diese ergeben sich durch die Neuerstellung der Standplätze in Uznach (vor 2005) und Wil (nach 2005) sowie die Neuberücksichtigung des Platzes in Spreitenbach. Ausserdem hat die Konkretisierung des Bedarfs im Kanton Aargau dazu geführt, dass einer der 4 ursprünglich vorgesehenen Plätze gestrichen und ein anderer der benachbarten solothurnischen MS-Region Olten zugewiesen worden ist.

²³ Als Beispiel ist der ursprünglich für das ländlich geprägte Toggenburg (Kanton SG) vorgeschlagene Durchgangsplatz zu nennen, dessen Standort heute in der Agglomeration Wil bzw. im Raum Sargans / Buchs bezeichnet wird (vgl. Konzept Durchgangsplätze für Fahrende im Kanton St.Gallen, 2006).

Kanton	MS-Region	Gemeinde	Qualität ²⁴	Anzahl Stellplätze
Zürich	Glattal - Furttal	Kloten	Nicht genügend ²	7
	Limmatall	Dietikon	Nicht genügend ²	5
	Winterthur	Winterthur	Nicht genügend ²	7
	Zürcher Oberland		Zu erstellen	10
	Zürich	Zürich	Gut	30
Bern	Bern	Bern	Gut	36
	Bern		Zu erstellen	10
	Biel / Bienne	Biel	Gut	11
	Thun		Zu erstellen	10
Luzern	Luzern		Zu erstellen	10
	Sursee / Seetal		Zu erstellen	10
Schwyz	March		Zu erstellen	10
	Innerschwyz		Zu erstellen	10
	Innerschwyz		Zu erstellen	10
Nidwalden	Nidwalden		Zu erstellen	10
Zug	Zug		Zu erstellen	10
Fribourg	La Gruyère		Zu erstellen	10
	La Sarine	Hauterive	Gut	20
Solothurn	Grenchen		Zu erstellen	10
	Olfen		Zu erstellen	10
	Solothurn		Zu erstellen	10
Basel-Stadt	Basel-Stadt		Zu erstellen	10
Basel-Landsch.	Oberes Baselbiet		Zu erstellen	10
St.Gallen	Linthgebiet	Uznach	Gut	7
	St.Gallen	St.Gallen	Zu erstellen	10
	Wil	Wil	Gut	17
		Wil	Gut	15
Graubünden	Chur	Chur	Nicht genügend ²	7
	Mesolcina		Zu erstellen	10
	Viamala	Cazis	Nicht genügend ²	10
Aargau	Aarau		Zu erstellen	10
	Baden	Spreitenbach	Gut	6

²⁴ Qualitätsverbesserungen in 2 Kriterien:

1. Mietpreise senken
2. Planungsrechtlich sichern

Kanton	MS-Region	Gemeinde	Qualität ²⁴	Anzahl Stellplätze
Thurgau	Thurtal		Zu erstellen	10
Ticino	Bellinzona		Zu erstellen	10
Vaud	Aigle		Zu erstellen	10
	Yverdon		Zu erstellen	10
Valais	Sion		Zu erstellen	10
Neuchâtel	Neuchâtel		Zu erstellen	10
Genève	Genève	Versoix	Gut	64
Jura	Jura		Zu erstellen	10
Total	14 Standplätze bestehend <u>26</u> Standplätze neu zu erstellen 40 Standplätze total		242 <u>260</u> 502	Total

4.2.2 Räumliche Verteilung der Durchgangsplätze für Schweizer Fahrende

In der folgenden Auflistung werden die Regionen, in denen die Arbeits-Einzugsgebiete der Fahrenden liegen, aufgezeigt. Ergänzt wird diese Liste mit einem Plan "Räumliche Verteilung der Durchgangsplätze". Für jeden neu zu erstellenden Durchgangsplatz werden, in Anlehnung an die Werte gemäss Gutachten (2001), als Durchschnittswert 10 Stellplätze angegeben.

Zwischen den Jahren 2000 und 2005 hat die Anzahl Durchgangsplätze um 7 abgenommen. Seit 2005 sind mit der Neuberücksichtigung der Plätze in Rüthi (SG), Zofingen, Bellinzona und Bassecourt sowie der diesjährigen Neuerstellung des Durchgangsplatzes in Cham 5 Plätze hinzugekommen. Im selben Zeitraum sind jedoch 6 Plätze weggefallen.

In Abstimmung mit den Richtplanabsichten insbesondere der Kantone St.Gallen und Aargau wurde die Gesamtzahl der erforderlichen Durchgangsplätze von 81 im Vergleich zum Standbericht 2005 beibehalten. Es ist anzumerken, dass der im Jahr 2006 erstellte Durchgangsplatz Bonaduz (MS-Region Viamala) mit seinen 20 Stellplätzen auch den gemäss Standbericht 2005 ausgewiesenen Bedarf der ländlichen und abgeschiedenen MS-Region Surselva (10 Stellplätze) zu decken vermag.

Kanton	MS-Region	Gemeinde	Qualität ²⁵	Anzahl Stellplätze
Zürich	Glattal-Furttal		Zu erstellen	10
	Knonaueramt	Hausen am Albis	Nicht genügend ^{3, 4}	3
	Limmattal	Schlieren	Nicht genügend ^{1, 3, 4}	5
	Pfannenstiel	Meilen	Nicht genügend ^{1, 3, 4}	5

²⁵ Qualität in 4 Kriterien:
 1. Infrastruktur ausbauen
 2. Mietpreise senken
 3. Planungsrechtlich sichern
 4. Öffnungszeiten verbessern




Fahrende und Raumplanung

Konzept: Räumliche Verteilung der Standplätze

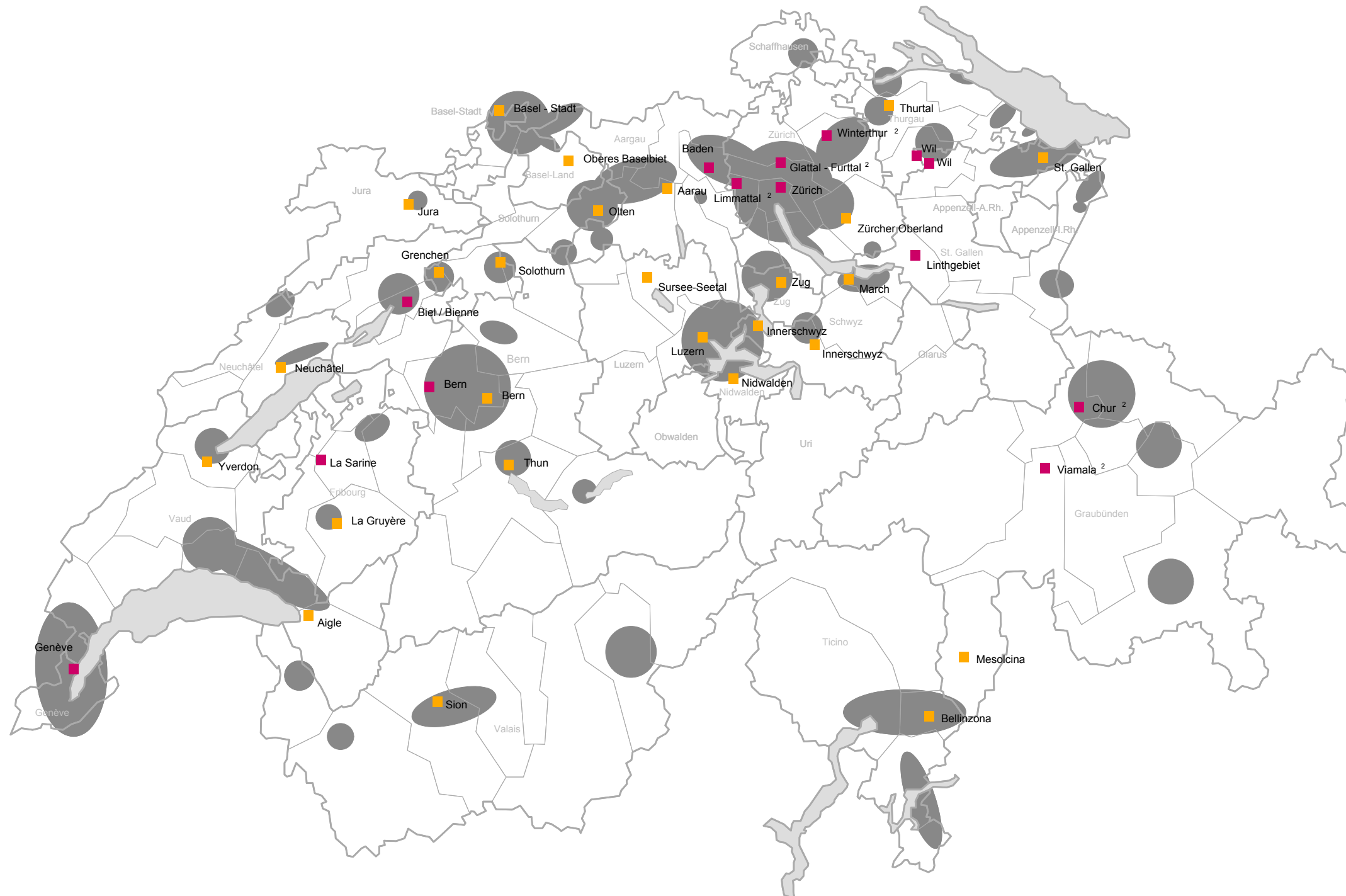
Stand: 2010



Legende:

-  MS-Regionen mit denen Fahrende verbunden sind und welche einen Standplatz benötigen
-  MS - Regionen mit einem bestehenden Standplatz und der Angabe von Qualitätsmängeln in 2 Kriterien:
 1. Mietpreise senken
 2. Planungsrechtlich sichern
-  Agglomerationen

MS-Region = "Mobilité spatiale", teilt die Schweiz in vergleichbare Mikroregionen ein.



Kanton	MS-Region	Gemeinde	Qualität ²⁵	Anzahl Stellplätze
Zürich	Winterthur		Zu erstellen	10
	Winterthur		Zu erstellen	10
	Zimmerberg	Horgen	Nicht genügend ^{1, 3, 4}	5
	Zimmerberg	Wädenswil	Nicht genügend ^{1, 3}	8
	Zürcher Oberland	Gossau (ZH)	Nicht genügend ^{1, 3}	4
	Zürcher Oberland	Hittnau	Nicht genügend ^{1, 3, 4}	5
	Zürcher Unterland	Rorbas	Nicht genügend ^{1, 2, 3, 4}	3
	Zürcher Unterland		Zu erstellen	10
	Zürich		Zu erstellen	10
Bern	Aaretal		Zu erstellen	10
	Bern		Zu erstellen	10
	Biel / Bienne		Zu erstellen	10
	Burgdorf		Zu erstellen	10
	Erlach-Seeland		Zu erstellen	10
	Oberaargau		Zu erstellen	10
	Oberland-Ost	Brienz (BE)	Nicht genügend ^{1, 3}	4
	Oberland-Ost		Zu erstellen	10
	Thun	Thun	Nicht genügend ³	10
Luzern	Luzern	Luzern	Nicht genügend ³	8
	Willisau		Zu erstellen	10
Uri	Uri		Zu erstellen	10
Schwyz	March	Feusisberg	Nicht genügend ^{1, 3}	5
	March		Zu erstellen	10
	Innerschwyz		Zu erstellen	10
Nidwalden	Nidwalden	Stans	Nicht genügend ^{2, 3, 4}	4
Glarus	Glarner Unterland		Zu erstellen	10
Zug	Zug	Cham	Gut	10
Fribourg	Sense		Zu erstellen	10
Solethurn	Grenchen	Grenchen	Nicht genügend ^{1, 3}	9
	Olten		Zu erstellen	10
	Thal		Zu erstellen	10
Basel-Landschaft	Oberes Baselbiet	Liestal	Gut	10
	Oberes Baselbiet	Wittinsburg	Nicht genügend ^{1, 3}	10
	Unteres Baselbiet	Aesch (BL)	Nicht genügend ^{1, 3, 4}	3
	Unteres Baselbiet	Allschwil	Nicht genügend ^{1, 3}	5
Schaffhausen	Schaffhausen		Zu erstellen	10

Kanton	MS-Region	Gemeinde	Qualität ²⁵	Anzahl Stellplätze
Appenzell A.Rh.	Appenzell A.Rh.	Teufen (AR)	Nicht genügend ^{1,3,4}	4
	Appenzell A.Rh.		Zu erstellen	10
St.Gallen	Linthgebiet		Zu erstellen	10
	Sarganserland		Zu erstellen	10
	St.Gallen	Gossau	Zu erstellen	10
	St.Gallen	Thal	Zu erstellen	10
	Werdenberg	Buchs (SG)	Nicht genügend ^{1,2,3,4}	6
	Werdenberg	Rüthi (SG)	Nicht genügend ^{1,2,3,4}	3
	Werdenberg		Zu erstellen	10
	Wil		Zu erstellen	10
Graubünden	Chur	Bonaduz	Gut	20
	Chur	Domat/Ems	Gut	30*
	Chur	Felsberg	Nicht genügend ^{1,3}	2
	Chur		Zu erstellen	10
	Davos		Zu erstellen	10
	Viamala	Andeer	Nicht genügend ^{1,3}	5
	Viamala	Rodels	Nicht genügend ^{1,3}	8
Aargau	Aarau	Aarau	Nicht genügend ^{1,4}	25
	Aarau	Zofingen	Nicht genügend ^{2,4}	8
	Aarau		Zu erstellen	10
	Baden	Wettingen	Nicht genügend ^{1,3,4}	20
	Brugg-Zurzach	Windisch	Nicht genügend ^{1,4}	5
	Freiamt		Zu erstellen	10
	Fricktal	Kaiseraugst	Gut	20
Thurgau	Thurtal	Frauenfeld	Nicht genügend ^{1,3}	9
	Thurtal	Märstetten	Nicht genügend ^{1,3}	2
	Thurtal	Weinfelden	Nicht genügend ^{1,3}	5
	Untersee	Kreuzlingen	Nicht genügend ^{1,2,3,4}	10
Ticino	Bellinzona	Bellinzona	Nicht genügend ^{1,3}	35
	Lugano	Rivera	Gut	10
Vaud	Aigle	Rennaz	Nicht genügend ^{1,3}	40
	La Broye	Payerne	Nicht genügend ^{1,3}	25
	Lausanne		Zu erstellen	10
	Morges		Zu erstellen	10
	Yverdon		Zu erstellen	10





Fahrende und Raumplanung

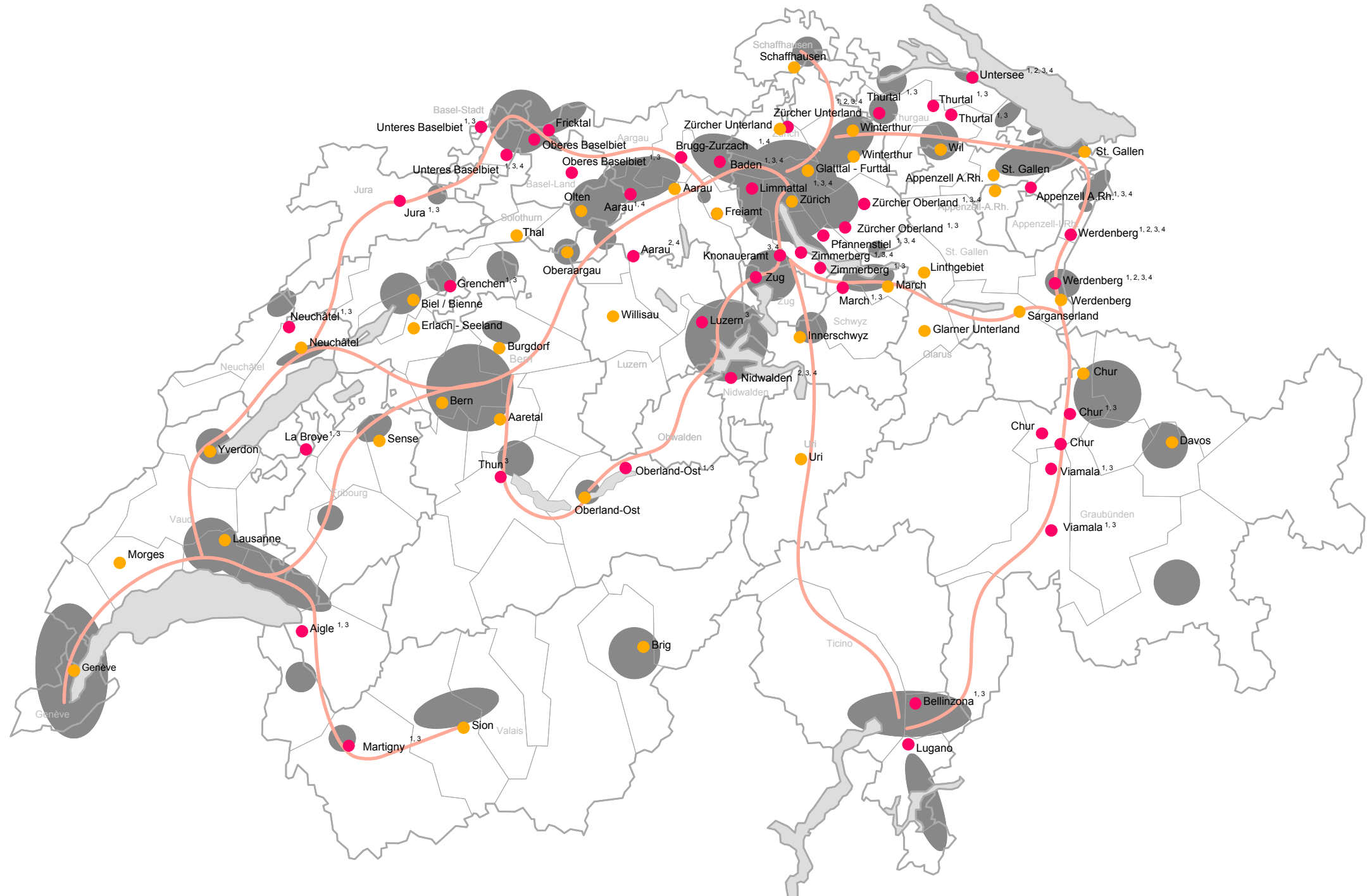
Konzept: Räumliche Verteilung der Durchgangsplätze

Stand: 2010



Legende:

-  MS-Regionen mit denen Fahrende verbunden sind und welche einen oder mehrere Durchgangsplätze benötigen
 -  MS - Regionen mit bestehenden Durchgangsplätzen und der Angabe von Qualitätsmängeln in 4 Kriterien:
 1. Infrastruktur ausbauen
 2. Mietpreise senken
 3. Planungsrechtlich sichern
 4. Öffnungszeiten verbessern
 -  Agglomerationen
 -  Hauptroutrouten Fahrende
- MS-Region = "Mobilität spatiale", teilt die Schweiz in vergleichbare Mikroregionen ein.



Kanton	MS-Region	Gemeinde	Qualität ²⁵	Anzahl Stellplätze
Valais	Brig		Zu erstellen	10
	Martigny	Martigny	Nicht genügend ^{1,3}	40
	Sion		Zu erstellen	10
Neuchâtel	Neuchâtel	Fontaines (NE)	Nicht genügend ^{1,3}	50
	Neuchâtel		Zu erstellen	10
Genève	Genève	Genève	Zu erstellen	10
Jura	Jura	Bassecourt	Nicht genügend ^{1,3}	20
Total	43 Durchgangsplätze bestehend 39 Durchgangsplätze neu zu erstellen 82 Durchgangsplätze total			488* 390 878

* Die 30 Stellplätze des Durchgangsplatzes Domat / Ems werden nicht in die Summe miteinbezogen, da dieser Platz als Transitplatz ausschliesslich ausländischen Fahrenden vorbehalten ist.

4.2.3 Durchgangsplätze für ausländische Fahrende: Transitplätze

Die ausländischen Fahrenden sind in der Regel Roma oder Sinti und stammen mehrheitlich aus Frankreich und Deutschland, im Weiteren aus Italien, Spanien und anderen europäischen Ländern. Sie reisen traditionellerweise in grossen Verbänden durch die Schweiz und halten vor allem auf grossen Durchgangsplätzen für 35 bis 50 Wohnwagen, doch nur ein einziger (Domat/ Ems) steht explizit und ausschliesslich dieser Gruppe von Fahrenden zur Verfügung (vgl. Kap. 3.2.2).

Roma, Sinti
Roma bedeutet in der Sprache Romanes «Menschen». Roma ist der Oberbegriff für alle Angehörigen der verschiedenen Stämme, die Romanes sprechen oder von der Herkunft und Lebensweise her zu den Roma gehören. Ursprünglich waren die Roma in Indien und Persien beheimatet und wanderten etwa ab dem 9. Jahrhundert in Hauptrichtung Europa aus. Sinti nennen sich die Nachkommen jener Roma, die im 15. Jahrhundert nach Zentraleuropa ausgewandert sind. Sie leben vor allem in Deutschland, Frankreich und Italien.

Wegen des Fehlens einer ausreichenden Zahl an grossen Durchgangsplätzen kommt es immer wieder vor, dass einzelne Gruppen ausländischer Fahrender ohne Bewilligung auf Grundstücken halten, die dafür nicht vorgesehen sind. Dies führt zwangsläufig zu Konflikten mit der sesshaften Bevölkerung, die auch dem Ruf der Schweizer Fahrenden schaden.

Jenische

Jenische nennen sich die hauptsächlich in der Schweiz, Deutschland und Österreich lebenden Angehörigen fahrender oder sesshafter Lebensweise, die nicht Romanes sprechen. Der Begriff "Jenisch" als Bezeichnung einer Mundart taucht in den Quellen selten auf, nicht zuletzt, weil Jenische lange eine mündliche Tradition gepflegt haben. Aus den spärlichen Quellen geht jedoch hervor, dass die Bezeichnung von einer sozial sehr heterogen zusammengesetzten Bevölkerungsgruppe mit fahrender und sesshafter Lebensweise sowie mit unterschiedlichen Traditionen benutzt worden ist.

Im Gegensatz zu den ausländischen bezeichnen sich die Schweizer Fahrenden in der Regel als Jenische. Aufgrund der unterschiedlichen Lebensweise, Gruppengrösse, Mentalitäten und Ansprüche der Schweizer und der ausländischen Fahrenden ist das Zusammenleben beider Gruppen auf denselben Plätzen schwierig und wird in der Regel gemieden.²⁶ Deshalb sollten für die ausländischen Fahrenden eigene, grössere Plätze zur Verfügung gestellt werden.

Transitplatz

Es handelt sich um einen gross dimensionierten Platz (35 - 50 Stellplätze) für ausländische Fahrende, das heisst für Konvois, welche die Schweiz als Transitland durchreisen. Da der Aufenthalt in der Regel von kurzer Dauer ist, genügt als Basisinfrastruktur ein befestigter Platz mit Wasseranschluss und Kehrlichcontainer.

Nach Einschätzung der Radgenossenschaft und gemäss dem Bericht des Bundesrats vom 18. Oktober 2006 besteht für die ausländischen Fahrenden ein Bedarf von zehn grossen Durchgangsplätzen (d.h. Transitplätzen). Diese Plätze sollten nach Möglichkeit längs der von den ausländischen Fahrenden benützten grossen Transitachsen (vorwiegend Autobahn A1, Grosse St. Bernhard/A9, A2, A13) erstellt werden.

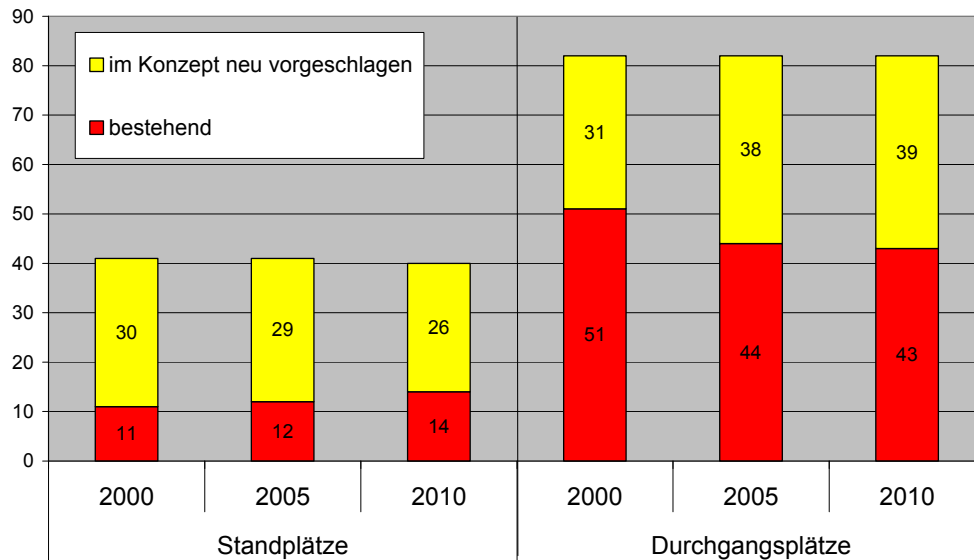
²⁶ Weitere Informationen zur Thematik der ausländischen Fahrenden, über die nach wie vor kaum aussagekräftige Fakten vorliegen, finden sich im Ergänzungsbericht zum Standbericht 2005 (S. 41 - 46).

4.3 Zusammenfassung

Das aktualisierte Konzept bleibt gegenüber dem Gutachten (2001) und dem Standbericht 2005 praktisch unverändert. Unter Berücksichtigung der in den letzten fünf Jahren erstellten bzw. neu erfassten Standplätze und deren Anzahl Stellplätze sowie den Richtplanabsichten der Kantone (insbesondere Aargau und St.Gallen) wird ein Standplatz weniger als bisher vorgeschlagen.

Somit sind in der Schweiz gesamthaft 40 Standplätze notwendig. Davon bestehen im Jahr 2010 14 Standplätze. 26 zusätzliche Plätze sind immer noch erforderlich.

Für Schweizer Fahrende sind 82 Durchgangsplätze notwendig, von denen zum heutigen Zeitpunkt nur gut die Hälfte (43) in mehrheitlich ungenügender Qualität zur Verfügung steht. Der Bedarf zusätzlicher Durchgangsplätze beträgt 39.



Ausserdem sollen für ausländische Fahrende Transitplätze (mit je 35 - 50 Stellplätzen) geschaffen werden.

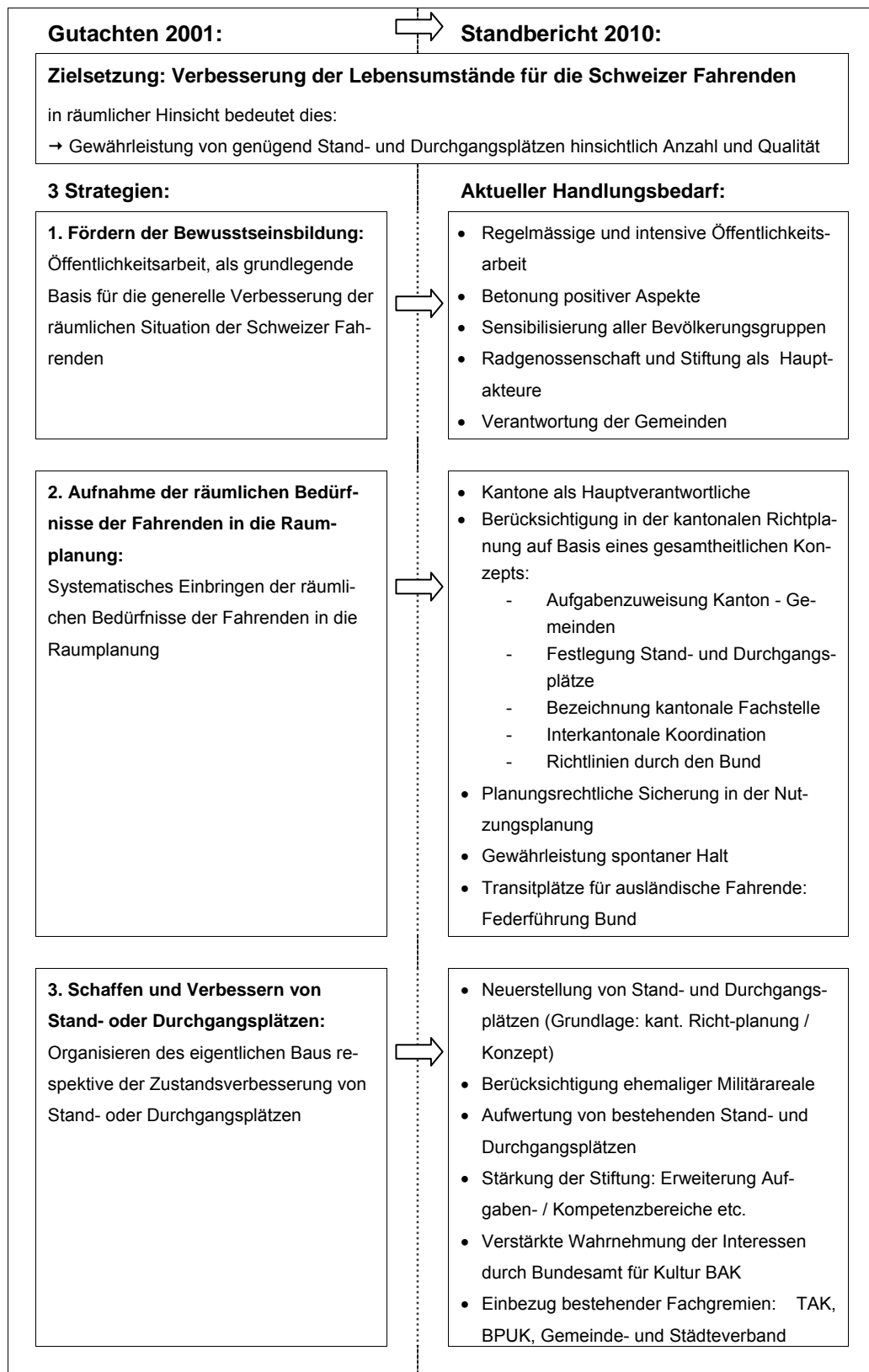
5 Aktueller Handlungsbedarf

5.1 Einleitung

Wie in den Folgerungen in Kapitel 3.6 erwähnt, wurde in den vergangenen Jahren auf konzeptioneller bzw. planerischer Ebene einiges in Bewegung gebracht. So wird das Thema Fahrende heute in rund der Hälfte der 26 kantonalen Richtplanungen zumindest erwähnt. Auf der konkreten Ebene, also in der Umsetzung der schriftlich formulierten Absichten und Massnahmen, hat sich seit der Erstellung des Gutachtens "Fahrende und Raumplanung" im Jahr 2001 hingegen wenig verändert. Somit besteht nach wie vor ein grosser Handlungsbedarf bei der effektiven Realisierung von Massnahmen vor Ort.

Die drei im Gutachten 2001 genannten Strategien zur Verbesserung der Lebensumstände für die Fahrenden und damit zur Berücksichtigung ihrer räumlichen Bedürfnisse sind nach wie vor aktuell. Die Strategien sind grundsätzlich gleichzeitig und parallel weiter zu verfolgen. Dabei ergeben sich auch Schnittstellen (z.B. Nutzungsplanung und Realisierung eines neuen Stand-/Durchgangsplatzes), die es im konkreten Fall zu berücksichtigen gilt.

Die drei Strategien bilden aus heutiger Sicht weiterhin die Basis zur Formulierung konkreter Massnahmen. Um den aktuellen Handlungsbedarf klar und prägnant aufzuzeigen, werden im Folgenden die für die Zukunft wichtigsten Massnahmen genannt und erläutert. Gleichzeitig erfolgt eine Zuweisung der Massnahmen zu den betroffenen Akteuren. Sofern zweckmässig wird auch eine Priorisierung für die Umsetzung bezeichnet.



Die Entwicklungen und Erfahrungen der letzten 10 Jahre haben dazu geführt, dass beim aktuellen Handlungsbedarf heute etwas andere Akzente als im Jahr 2000 gesetzt werden. Der Aufbau der nachfolgenden Teilkapitel erfolgt daher in anderer Form als im Gutachten (2001) bzw. im Standbericht 2005. Im Gegensatz zum Standbericht 2005 wird auf ausführliche Abhandlungen zur bisherigen Umsetzung durch die einzelnen Akteure ("Umsetzungskontrolle") in direkter Anlehnung an die im Gutachten formulierten Aufgabenstellungen / Aktionsfelder verzichtet. Der Schwerpunkt wird auf den aktuellen Handlungsbedarf gelegt.

5.2 Handlungsbedarf und Umsetzung

5.2.1 Fördern der Bewusstseinsbildung

- **Regelmässige und intensive Öffentlichkeitsarbeit**

Der Bewusstseinsbildung kommt nach wie vor eine zentrale Rolle zu. Die Kenntnis der Lebensweise und Bedürfnisse der Fahrenden bei der sesshaften Bevölkerung stellt die Basis dar, um Verständnis zu wecken, die gegenseitige Akzeptanz zu fördern und sachliche Diskussionen ohne Vorurteile zu führen. Die Sensibilisierung der Öffentlichkeit sollte regelmässig erfolgen und nicht erst im Vorfeld konkreter Planungen für einen Stand- / Durchgangsort oder bei Reklamationen aufgrund grosser Roma-Konvois vor Ort.

- **Betonung positiver Aspekte**

Wichtig bei der Bewusstseinsbildung ist, dass insbesondere positive Aspekte betreffend Fahrende (Bereicherung der Kultur, Begegnungschancen, Arbeitsangebote usw.) auf leicht verständliche Weise vermittelt und Zusammenhänge aufgezeigt werden. Das deutliche Aufzeigen von Gemeinsamkeiten als auch von Unterschieden der einzelnen Gruppen von Fahrenden, insbesondere Schweizer und ausländische, sollte dabei Berücksichtigung finden.

- **Sensibilisierung aller Bevölkerungsgruppen**

Es sollten alle Bevölkerungsgruppen (Jugendliche, Familien, Senioren, Neuzuzüger usw.) für die Anliegen der Fahrenden sensibilisiert werden. Nur so kann langfristig in der breiten Öffentlichkeit ein Verständnis und eine Vertrauensbasis gegenüber dieser ungewohnten Lebensform erreicht werden. Durch eine gezielte und langjährige Sensibilisierung der Bevölkerung "von unten" (bottom up - Ansatz) besteht eine Chance, dass die Akzeptanz der Fahrenden breiter als bisher abgestützt werden kann. Dies bildet eine wichtige Basis, um die teilweise bereits bestehenden Konzepte und Planungsabsichten der Verwaltung (vor allem Kantone) im politischen Prozess Zustimmung finden und tatsächlich umgesetzt werden können.

- **Radgenossenschaft und Stiftung als Hauptakteure**

Die Hauptakteure für die Bewusstseinsbildung sind die Radgenossenschaft der Landstrasse und die Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende. Obwohl in dieser Hinsicht bereits heute viel getan wird, sollte die Öffentlichkeitsarbeit noch verstärkt werden. Die Nutzung neuer Medien wie

das Internet stellt dabei eine Selbstverständlichkeit dar, wobei stets auf Aktualität und ansprechende Gestaltung zu achten ist. Die Bedeutung von Veranstaltungen / Events ist in der heutigen Zeit gross und sollte genutzt werden - beispielsweise durch Beteiligung an Musik- und Filmfestivals, eigene kulturelle Veranstaltungen wie "Fekker-Chilbi" und Märkte, Einbezug prominenter Kulturschaffender / Künstler etc.. Eine Zusammenarbeit mit lokalen Kulturveranstaltern, (Kultur-) Vereinen, Kirchgemeinden etc. ist zu empfehlen.

- **Verantwortung der Gemeinden**

Auch die Gemeinden sind aufgerufen, die Lebensweise und Anliegen der Fahrenden ihrer Bevölkerung nahe zu bringen. Eine gute schulische Integration von Kindern fahrender Familien während der Wintermonate wie auch der spontane Halt bei Landwirten etc. können den persönlichen Austausch zwischen der sesshaften und der fahrenden Bevölkerung und damit das gegenseitige Verständnis und Vertrauen fördern.

5.2.2 Aufnahme der räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden in die Raumplanung

- **Kantone als Hauptverantwortliche**

In der föderalistisch geprägten Schweiz liegt die Hauptverantwortung im Bereich Raumplanung bei den Kantonen. Zur Berücksichtigung der Anliegen der Fahrenden sind somit in erster Linie die Kantone in die Pflicht zu nehmen. Eine Übertragung der Hauptverantwortung auf regionale Entwicklungsträger, wie dies beispielsweise der Kanton Luzern vorsieht, dürfte aus Gründen der Gebietshoheit (Kompetenzen etc.) eher schwierig für die weiteren Umsetzungsschritte sein.

Grundsätzlich ist sicherzustellen, dass die Fahrenden genügend und frühzeitig bei der Anpassung der nachfolgend genannten planungsrechtlichen Instrumente im Rahmen der Mitwirkung / Vernehmlassung miteinbezogen werden. Hauptverantwortlich zum Verschaffen des rechtlichen Gehörs der Fahrenden sollten die Radgenossenschaft und die Stiftung sein.

- **Berücksichtigung in der kantonalen Richtplanung auf der Basis eines gesamtheitlichen Konzepts**

Die Aufnahme von behördenverbindlichen Festlegungen in den kantonalen Richtplan hat sich beispielsweise im Kanton Aargau als wichtige Grundlage für eine langfristige, zielorientierte Verbesserung der Lebensumstände für die Fahrenden erwiesen. Als Basis dafür ist ein gesamtheitlich ausgerichtetes kantonales Konzept mit räumlichen Aussagen zu Stand- und Durchgangsplätzen auszuarbeiten. Es gilt darauf hinzuweisen, dass die Umsetzung der in der Richtplanung bezeichneten Massnahmen generell oft mehrere Jahre in Anspruch nimmt, so dass Beharrlichkeit und ein langer Atem gefragt sind.

- **Aufgabenzuweisung Kanton - Gemeinden:**

Der Richtplan muss klare Aussagen und Anweisungen enthalten, welche politische Instanz für welche raumplanerischen Aufgaben im Bereich Fahrende zuständig ist. Es hat sich als unab-

dingbar erwiesen, dass der Kanton die Hauptverantwortung bei der Suche nach geeigneten Flächen für Stand- und Durchgangsplätzen übernimmt. Die Erstellung neuer Plätze inklusive die damit verbundenen Kosten sollte durch den Kanton erfolgen. Im Sinne einer kooperativen Zusammenarbeit hat in der Regel die Standortgemeinde für den Betrieb zu sorgen. Zur Gewährleistung einer klaren Aufgabenteilung stellen Betriebsvereinbarungen zwischen dem Kanton und der Standortgemeinde ein geeignetes Instrument dar.

Ausserdem ist festzuhalten, dass die Standortgemeinden die bestehenden wie auch die neuen Plätze im Rahmen ihrer Nutzungsplanung sichern müssen, beispielsweise durch Bezeichnung einer Spezialzone für Fahrende.

- **Festlegung Stand- und Durchgangsplätze:**

Neben minimalen qualitativen Anforderungen an Stand- und Durchgangsplätze (Infrastruktur) ist deren bestehende Anzahl (ev. mit Sanierungsbedarf) wie auch der notwendige Neubedarf auszuweisen. Die im Kanton neu zu erstellenden Plätze sind in räumlicher Hinsicht im gesamtheitlichen Konzept und im Richtplan zu konkretisieren. In wiefern eine detaillierte örtliche Festlegung bereits auf Stufe Richtplan anzustreben ist, hängt von der Grösse, Struktur und Lage des jeweiligen Kantons, der Anzahl neuer Plätze und weiterer Faktoren ab. Je nachdem genügen Aussagen auf regionaler Stufe (z.B. (MS-)Region), sodass detaillierte Standortabklärungen in einem weiteren Schritt zu treffen sind. Die im Konzeptteil (Kap. 4) des vorliegenden Berichts bezeichnete Anzahl neu zu erstellender Plätze in den einzelnen MS-Regionen soll als Basis für genauere Abklärungen dienen. Eine Anpassung der vorgeschlagenen Standorträume, im Einzelfall auch die Verschiebung eines Standorts über eine Kantonsgrenze (vgl. interkantonale Koordination), ist durchaus denkbar.

- **Bezeichnung kantonale Fachstelle:**

Erfahrungen haben gezeigt, dass die Bezeichnung einer kantonalen Stelle zur Koordination aller Belange zum Thema Fahrende sehr wertvoll und zweckdienlich ist. Ob es sich dabei um eine speziell geschaffene Amtsstelle oder einfach um eine nach aussen klar kommunizierte Ansprechperson innerhalb der bestehenden Verwaltungsstruktur handelt, ist von untergeordneter Bedeutung. Wichtig ist vor allem, dass diese Stelle kompetent und unbürokratisch als Schnittstelle zwischen den kantonalen Ämtern und Behörden, den Gemeinden, dem Bund, den Fahrenden und deren Organisationen, den Medien wie auch den interessierten Bevölkerungskreisen auftritt. Damit eine solide Vertrauensbasis entstehen kann, sollte diese Aufgabe über längere Zeit durch die gleiche Person wahrgenommen werden. Beispielhaft dient die Formulierung aus dem Richtplan des Kantons Aargau:

Die kantonale Fachstelle Fahrende ist Anlaufstelle zu allen Fragen rund um die Fahrenden im Kanton Aargau, stellt die erforderlichen Kontakte zwischen allen Beteiligten sicher und vermittelt bei Bedarf. (S 4.4 Halteplätze für Fahrende)

Zusätzlich ist die Begleitung der Fachstelle durch eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe zu empfehlen, um die Koordination und den Austausch zwischen den einzelnen Departementen und Ämtern zu erleichtern.

- **Interkantonale Koordination:**

Wie generell beim Richtplan ist auch beim Thema Fahrende eine Koordination mit den Nachbarkantonen vorzunehmen. Insbesondere bei grösseren kantonsübergreifenden Agglomerationsräumen (z.B. Zürich, Basel, St.Gallen-Bodensee, Olten-Aarau) sind bei der räumlichen Bezeichnung neuer Stand- und Durchgangsplätze die Strategien und der Planungsstand der Anliegerkantone in die Überlegungen miteinzubeziehen. Dabei könnte sich zum Beispiel herausstellen, dass anstatt zweier sehr nahe gelegener Plätze im selben Kanton eine Aufteilung auf zwei Kantonsgebiete zweckmässiger ist. Eine partnerschaftliche Kooperation ist somit nicht nur zwischen dem Kanton und der Standortgemeinde sondern auch zwischen benachbarten Kantonen zunehmend sehr wichtig.

- **Richtlinien durch den Bund:**

Der Bund als Genehmigungsinstanz der kantonalen Richtplanungen verfügt über gewisse Einflussmöglichkeiten bei der Berücksichtigung des Themas Fahrende auf Richtplanstufe. Der in Kap. 3.3.1 genannte Entwurf zur Überarbeitung des Leitfadens für die kantonale Richtplanung (1997) ist durch das ARE baldmöglichst zu einem verbindlichen Arbeitsinstrument auszuarbeiten. Das ARE soll gewisse Mindestinhalte zum Thema Fahrende wie Aufgabenteilung Kanton-Gemeinden (Finanzierung etc.), Bezeichnung bestehender und neuer Plätze, Standortkriterien (Agglomerationsnähe etc.), kantonale Fachstelle, Umsetzung in der Nutzungsplanung etc. vom Kanton klar fordern. Anzustreben ist auch eine Fristsetzung zur Berücksichtigung bzw. Konkretisierung der Thematik im Richtplan, abgestimmt auf den Anpassungszyklus des jeweiligen Kantons.

• **Planungsrechtliche Sicherung in der Nutzungsplanung**

Sowohl die bestehenden als auch neue Stand- und Durchgangsplätze sollten auf der Basis der Festlegung im kantonalen Richtplan in der kommunalen Planung verankert werden. Das Gebiet, auf welchem der Platz liegt, sollte im Nutzungsplan mit einer klaren, unmissverständlich bezeichneten Zone gesichert werden. Anzustreben ist eine explizite Bezeichnung wie "Zone für Fahrende", "Spezialzone Durchgangsplatz" oder ähnliches. Die Zuweisung eines Platzes zur öffentlichen Zone o.ä. ist aufgrund des Ausschlusses einer privaten Nutzungskonkurrenz zwar vorteilhafter als bei gemischten Zonen (Wohn-Gewerbe, Zentrumszone etc.), muss aus Sicht der Fahrenden aber als ungenügend bezeichnet werden. Beispielsweise kann in einer öffentlichen Zone ein Stand- oder Durchgangsplatz jederzeit zugunsten eines Sportplatzes, Schulhauses, Werkhofs, öffentlichen Parkplatzes etc. durch die Gemeinde aufgehoben werden.

Zusätzlich kann es zweckmässig sein, gleichzeitig einen Sondernutzungsplan zu erlassen. Dies betrifft vor allem Standplätze. Mit dem Sondernutzungsplan werden beispielsweise die Anord-

nung und das Maximalvolumen der einzelnen Bauten und Anlagen der Fahrenden sowie gestalterische Aspekte (Materialwahl, Umgebung / Begrünung etc.) vorgegeben. Damit wird sichergestellt, dass der Standplatz in die umgebende Siedlungsstruktur eingebettet ist und kein "Wildwuchs" entsteht, was auch die Akzeptanz bei der sesshaften Bevölkerung fördert.

Bei Vorliegen einer Betriebsvereinbarung zwischen dem Kanton und der Standortgemeinde (vgl. Kap. 5.2.3) sowie der Bezeichnung im kantonalen Richtplan erachten gewisse Kantone eine zusätzliche Festsetzung eines Stand- oder Durchgangsplatzes in der kommunalen Nutzungsplanung als nicht notwendig. Dieser Aussage ist entgegenzuhalten, dass eine Festsetzung im Nutzungsplan die Zustimmung der Gemeindeversammlung erfordert (breite Abstützung, politische Bedeutung) und im Gegensatz zum Richtplan grundeigentumsverbindlich ist.

- **Gewährleistung spontaner Halt**

Im Bereich der Gesetzgebung mit räumlichem Bezug sind hauptsächlich die Bau- und Planungsgesetze der Kantone sowie die Baureglemente und -ordnungen der einzelnen Gemeinden angesprochen. Dabei geht es insbesondere um den Aspekt des spontanen Halts, der für viele Fahrende eine lebensnotwendige Alternative zu den heute immer noch in ungenügender Anzahl vorhandenen offiziellen Durchgangsplätzen darstellt. 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. Der primäre Handlungsbedarf liegt diesbezüglich auf Stufe der Gemeinden. Die kommunalen Behörden und Verwaltungen sollten dafür sorgen, dass der kurzfristige Aufenthalt von höchstens 4 Wochen nach Absprache mit den Grundeigentümern, welche die Fahrenden oftmals persönlich kennen, zugelassen wird. Ob dabei eine Anpassung der kommunalen gesetzlichen Bestimmungen (Baureglement o.ä.) oder nur eine offenere Auslegung derselben notwendig ist, entzieht sich der Kenntnis der Verfasser. Eine verstärkte Aufklärung der Gemeindevertreter über die Wichtigkeit des spontanen Halts durch die Radgenossenschaft ist auf jeden Fall zu empfehlen.

Abklärungen bei einzelnen Kantonen lassen den Schluss zu, dass die kantonalen Bau- und Planungsgesetze das Aufstellen von Wohnwagen während mindestens einem Monat, in einigen Kantonen auch mehrere Monate, ohne Baubewilligungspflicht ermöglichen oder zumindest nicht ausschliessen. Bei Kantonen, in welchen dieser Aspekt im Bau- und Planungsgesetz bisher nicht erwähnt ist, sollten bei dessen Revision die Gemeinden dazu verpflichtet werden, den spontanen Halt der Fahrenden zu ermöglichen.

- **Transitplätze für ausländische Fahrende: Federführung Bund**

Jedes Sommerhalbjahr erscheinen zahlreiche Medienberichte über ausländische Fahrende, die in grossen Verbänden in der Schweiz Halt machen und insbesondere aufgrund von Abfallproblemen von der sesshaften Bevölkerung als störend bzw. inakzeptabel empfunden werden.

Wie sich die aktuell sehr restriktive Politik in den Nachbarländern, insbesondere in Frankreich, auf die sesshaften und fahrenden Roma mittel- bis langfristig auswirkt und ob damit eine Zunahme ausländischer Fahrender in der Schweiz erfolgen wird, ist schwierig abzuschätzen. Ein

Handlungsbedarf in Bezug auf ausländische Fahrende ist offenkundig, auch wenn der "politische Leidensdruck" bisher noch nicht zu koordinierten Massnahmen geführt hat.

Da gemeinsame Plätze für Schweizer und ausländische Fahrende in den meisten Fällen nicht zweckmässig sind (vgl. Kap. 4.2.3), sollte die Frage sogenannter Transitplätze für ausländische Fahrende genauer geprüft und diskutiert werden. Kantone wie beispielsweise St.Gallen haben sich auf konzeptioneller Ebene mit dieser Thematik bereits auseinander gesetzt. Aufgrund der räumlichen Dimensionen und dem Zusammenhang mit den Nachbarstaaten bzw. der EU (Stichwort Personenfreizügigkeit, Möglichkeit grenznaher Transitplätze innerhalb oder ausserhalb der Schweiz) ist jedoch zu empfehlen, dass der Bund sich federführend in dieser Sache engagiert. Ein nationales Konzept, das Transitplätze entlang der grossen Transitachsen (vgl. Kap. 4.2.3) beinhaltet, sollte durch die Bundesverwaltung initiiert und in Zusammenarbeit mit den Kantonen ausgearbeitet werden. Die bestehenden Kontakte zwischen Bund und Kantonen, vor allem im Zusammenhang mit den VBS-Arealen, sind dabei zu nutzen. Der Stiftung kommt in diesem Kontext eine wichtige Vermittlungs- und Koordinationsfunktion zu.

5.2.3 Schaffen und Verbessern von Stand- oder Durchgangsplätzen

- **Neuerstellung von Stand- und Durchgangsplätzen**

Auf der Grundlage des kantonalen Richtplans und den Aussagen des gesamtheitlichen Konzepts gemäss Kap. 5.2.2 sind dringend neue Stand- und Durchgangsplätze zu erstellen. Die Kantone und Gemeinden sind angehalten, eigene Grundstücke für eine Nutzung als Stand- oder Durchgangsplatz anzubieten. Ebenso sollten insbesondere die Gemeinden darum bemüht sein, im Sinne einer aktiven Bodenpolitik private Grundstücke für diesen Zweck zu erwerben. Grundsätzlich ist auch die Abgabe im Baurecht an die Fahrenden denkbar, um dem Bedürfnis von Fahrenden nach einem eigenen Grundstück zu entsprechen. Alternativ besteht die Möglichkeit, dass die Fahrenden selbst Grundstücke erwerben. Die Hauptschwierigkeit liegt allerdings bei der Beschaffung der finanziellen Mittel.

Denkbare Flächen für neue Stand- und Durchgangsplätze sind beispielsweise wenig genutzte öffentliche Brachflächen (z.B. in Nachbarschaft zu Recycling-Sammelstellen oder Baumaterial-Depots), Rekultivierungen von (Kies-)Abbaustandorten, "Restflächen" in Autobahnnähe (sofern betreffend Lärmschutz zumutbar).

Unter Federführung des Kantons ist nach der Festlegung eines definitiven Standorts ein konkretes Bauprojekt für den Stand- / Durchgangsplatz auszuarbeiten und das notwendige Verfahren durchzuführen. Insbesondere bei Standplätzen sind die direkt betroffenen Familien der Fahrenden und die Radgenossenschaft frühzeitig in die Planungsarbeiten miteinzubeziehen. Generell ist die Öffentlichkeitsarbeit sehr wichtig, insbesondere die Information und Sensibilisierung der angrenzenden Grundeigentümer.

Wie bereits erwähnt stellen Betriebsvereinbarungen zwischen dem Kanton und der Standortgemeinde ein geeignetes Instrument dar, um wichtige Punkte bereits im Vorfeld der Erstellung eines Platzes zu klären und festzuhalten. Mögliche Regelungsaspekte sind:

- Platzordnung: Inhalte, Zuständigkeit für Erstellung und Umsetzung

- Betrieb: Verwaltung, Inkasso der Mieten und Kosten, Ver- und Entsorgung, Reinigung, Unterhalt und Sanierung der Infrastruktur etc.
- Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung auf dem Platz
- Ausgleich ungedeckter (Folge-)Kosten durch den Kanton: Sozial- und Gesundheitswesen, eventuell auch ungedeckte Betriebskosten (z.B. Kanton Aargau)
- Einbezug Radgenossenschaft: Vermittlungstätigkeit, Schlichtung bei Konflikten

Betreffend ungedeckte Betriebskosten von Plätzen, welche sich beispielsweise durch Sachbeschädigungen ergeben, wird vorgeschlagen, dass die Stiftung einen Fonds oder ähnliches schafft, um in Einzelfällen die Kantone bzw. Gemeinden finanziell zu entlasten. Dafür sind jedoch mehr finanzielle Mittel der Stiftung notwendig.

- **Berücksichtigung ehemaliger Militärareale des VBS**

Die Umnutzung ehemaliger Militärareale des Bundes hätte ein bedeutsames Potenzial zur Schaffung neuer Stand- und Durchgangsplätze dargestellt. Die bescheidenen noch verbleibenden Möglichkeiten (vgl. Kap. 3.5) sollten vor allem seitens der Kantone genutzt werden. Sie sind aufgefordert, auf Grundlage eines kantonalen Konzepts zum Thema Fahrende aktiv zu werden und Abklärungen zu treffen. Die bereits heute periodisch stattfindenden bilateralen Koordinationsgespräche zwischen Kantonen und dem VBS sollten verstärkt dazu genutzt werden, das Thema Militärareale für Stand- und Durchgangsplätze zu diskutieren.

Das VBS, vertreten durch armasuisse, muss in seiner Koordinationsfunktion bemüht sein, im Sinne einer rollenden Planung eine stets aktuelle Liste mit allen zur Disposition stehenden Arealen zu führen. Damit soll der Verhandlungsprozess mit den Kantonen beschleunigt und vereinfacht werden, zumal auf dem freien Markt auch andere Interessenten zum Erwerb solcher Areale auftreten und eine Nutzungskonkurrenz darstellen. Gemäss Informationen des VBS könnten aufgrund von Änderungen in der Armee weitere bundeseigene Areale militärisch überzählig werden. Nach der Aufgabe der militärischen Nutzung sollten diese Areale als mögliche Stand- oder Durchgangsplätze geprüft, dann aber auch bedingungslos einzig als Plätze für Fahrende genutzt werden.

Schliesslich ist die bestehende Arbeitsgruppe zum Thema ehemalige Militärareale, bestehend aus Vertretern des Bundes (ARE, BAK, VBS), der Stiftung und der Radgenossenschaft, aufrecht zu erhalten und eventuell deren Bemühungen zu intensivieren.

- **Aufwertung von bestehenden Stand- und Durchgangsplätzen**

Gemäss der Übersichtstabelle in Kapitel 3.2.2 weisen rund drei Viertel aller bestehenden Durchgangsplätze Mängel bei der notwendigen Infrastruktur auf. Eine Aufwertung dieser Plätze, beispielsweise durch die Erstellung oder den Ersatz eines Abwasser- oder Stromanschlusses, ist somit angezeigt. Oftmals sind damit keine grossen Investitionen verbunden, zumal die Fahrenden keinen materiellen Luxus erwarten. Diese Aufgabe sollte in der Regel durch die Standortgemeinde wahrgenommen werden, eventuell in Zusammenarbeit mit den häufig dort haltenden Familien der Fahrenden. Bei grösseren Ausbauten und Sanierungen von Stand- und

Durchgangsplätzen ist gegebenenfalls der Kanton miteinzubeziehen (insbesondere betreffend Finanzierung).

5.2.4 Weiterer Handlungsbedarf

- **Stärkung der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende**

Die finanziellen und personellen Kapazitäten der Stiftung sind in Anbetracht ihrer grossen und schwierigen Aufgaben eng beschränkt, sodass ihre Interventionen, Vermittlungen und Unterstützungen oft wenig Wirkung zeigen und nicht ausreichen. Immerhin darf sich die Stiftung zugute halten, dass ihr Wirken dazu beigetragen hat, verschiedene Kantonsregierungen für das Thema zu sensibilisieren und sie zum Handeln zu motivieren. Ohne das Engagement der Stiftung wäre die heutige Situation wohl weit unbefriedigender.

Im Namen des Bundes wurden bisher nur geringe finanzielle Anreize für die Kantone und Gemeinden zur Erstellung bzw. Aufwertung von Stand- und Durchgangsplätzen geschaffen. Auf kantonaler und kommunaler Ebene werden aber oft finanzielle Argumente gegen die Erstellung von Stand- und Durchgangsplätzen geltend gemacht (z.B. Bedenken wegen Folgekosten aufgrund zusätzlicher Schüler und möglicher Unterstützungsfälle für die Gemeinden²⁷). Daher wäre es notwendig, dass die Stiftung vom Bund finanziell so ausgestattet würde, dass sie die Errichtung neuer Plätze durch substantielle Beiträge fördern könnte. Zu befürchten ist indessen, dass sich die Situation mit der Aufhebung des Bundesgesetzes betreffend die Stiftung (7.10.1994) im Jahr 2012 in Zukunft noch verschärfen wird. Der Stiftungsrat hat sich deshalb dringend um die Sicherstellung der Fortführung und eventuell Erhöhung der Betriebsbeiträge durch den Bund im Rahmen des gleichzeitig in Kraft tretenden Kulturförderungsgesetzes²⁸ zu bemühen. Ausserdem sollte er, in Zusammenarbeit mit der Radgenossenschaft, seine Forderungen betreffend Areale des VBS im Rahmen der bestehenden Arbeitsgruppe des Bundes noch bestimmter und deutlicher vertreten.

Um den Handlungsspielraum der Stiftung zu erweitern und um mehr proaktiv handeln zu können wird ausserdem vorgeschlagen, dass die Stiftung ihre rechtliche Legitimation zum Kauf von Grundstücken sicherstellt, was eine Anpassung der Stiftungsurkunde erfordert. Damit könnte der Weg vom Verhandlungstisch bis zur Realisierung eines Stand- oder Durchgangsplatzes im Einzelfall vereinfacht und verkürzt werden. Zu prüfen ist ferner, unter welchen Voraussetzungen und in welchem Umfang in Zukunft Wohnraumförderungsbeiträge für die Einrichtung von Standplätzen von Fahrenden geleistet werden können.

- **Verstärkte Wahrnehmung der Interessen durch Bundesamt für Kultur BAK**

Das BAK als wichtigstes Amt zur Vertretung der Interessen der Fahrenden innerhalb der Bundesverwaltung sollte seine Informations- und Koordinationsfunktion insbesondere in Bezug auf

²⁷ Bis heute fehlen genauere Informationen über die tatsächlichen Aufwendungen der Gemeinden in diesen Bereichen, aber auch über den volkswirtschaftlichen Beitrag, den die Fahrenden ebenfalls leisten (vgl. Bericht des Bundesrats zur Situation der Fahrenden in der Schweiz, Okt. 2006, Teil II, S.17ff)

²⁸ Artikel 17: Unterstützung der Fahrenden *Der Bund kann Massnahmen treffen, um den Fahrenden eine ihrer Kultur entsprechende Lebensweise zu ermöglichen.*
Diese offene Formulierung ist zugunsten der Anliegen der Fahrenden in verschiedenster Hinsicht zu nutzen.

die Schaffung von Stand- und Durchgangsplätzen verstärken. Bei der Erarbeitung des vorgeschlagenen Konzepts für Transitplätze kommt dem BAK, in Zusammenarbeit mit dem ARE und ev. weiteren Bundesämtern, eine Führungsrolle zu. Weiterhin wichtig ist die Mitwirkung des BAK im Stiftungsrat der Stiftung „Zukunft für Schweizer Fahrende“, die Kooperation mit den Fahrendenorganisationen, namentlich mit der Radgenossenschaft, sowie die Rolle als Ansprechpartner internationaler Gremien (Europarat, UNO etc.), die sich mit Fahrendenfragen befassen.

- **Einbezug bestehender Fachgremien**

Die bestehenden tripartiten und interkantonalen Fachgremien, namentlich die Tripartite Agglomerationskonferenz (TAK), die Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) sowie der Schweizerische Gemeinde- und der Städteverband wurden bisher kaum für die Anliegen der Fahrenden eingesetzt. Gerade im Zusammenhang mit grenzübergreifenden Fragestellungen bei Agglomerationen sollten die Vertreter dieser wichtigen Fachgremien für das Thema Fahrende bzw. Stand- und Durchgangsplätze sensibilisiert werden, um deren Verhandlungskompetenzen und Beziehungsnetze zugunsten der Fahrenden zu nutzen.

5.3 Fazit

Der Handlungsbedarf zugunsten der Fahrenden und ihrer Lebensweise ist heute angesichts des immer noch ungenügenden Angebots an Stand- und Durchgangsplätzen sowie der zunehmenden Anzahl junger Fahrender nach wie vor dringend. Zur Umsetzung der bereits im Gutachten (2001) vorgeschlagenen 3 Strategien, die gleichsam zu verfolgen sind, weisen folgende Aspekte eine grosse Bedeutung auf:

- **Sensibilisierung:** Die Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung erfordert einen langen Atem. Das Engagement der Radgenossenschaft und der Stiftung im Bereich Öffentlichkeitsarbeit muss kontinuierlich weitergeführt und nach Möglichkeit intensiviert werden. Die Stiftung hat sich dafür einzusetzen, dass die erforderlichen Finanzmittel, zumindest im bisherigen Umfang, durch den Bund zur Verfügung gestellt werden.
- **Kantonale Richtplanung:** Die Kantone als Hauptverantwortliche sind angehalten, das Thema Fahrende auf Basis eines gesamtheitlichen kantonalen Konzepts in der Richtplanung zu behandeln. Eine Zuweisung klar definierter Aufgaben und Verantwortlichkeiten sowohl für den Kanton als auch für die Gemeinden ist vorzunehmen.
- **Erstellung und Sanierung von Plätzen:** Auf Basis der kantonalen Planungen sind neue Stand- und Durchgangsplätze zu schaffen, wobei die verbleibenden ehemaligen Militärareale zu berücksichtigen sind. Dazu sind mehr Akzeptanz in der Bevölkerung und politischer Wille gefordert. Bestehende Plätze müssen unbedingt erhalten und oftmals saniert und planungsrechtlich gesichert werden.

- **Spontaner Halt:** Die Gemeinden sind angehalten, diese für die Fahrenden sehr wichtige Form des Haltens in Absprache mit den Grundeigentümern nicht einzuschränken. Dazu ist eine verstärkte Sensibilisierung der Gemeindevertreter angebracht.

- **Transitplätze für ausländische Fahrende:** Die Schaffung grosser Transitplätze für ausländische Fahrende weist in Anbetracht der häufigen Konflikte eine hohe Priorität auf. Damit kann indirekt auch die Situation der Schweizer Fahrenden verbessert werden. Der Bund soll in dieser gesamtschweizerisch bedeutsamen räumlichen Koordinationsaufgabe die Federführung übernehmen.