



Fahrende und Raumplanung

## Standbericht 2015



St.Gallen, Dezember 2016

ERR Raumplaner AG  
St.Gallen Herisau

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



---

## Impressum

Herausgeberin:

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:

- Max Gisler, Dr. iur., ehemaliger Gemeinderat, Steinhausen
- Jörg Hartmann, ehemaliger Leiter Fachstelle Fahrende des Kantons Aargau, Gebenstorf
- Martin Vinzens, Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bern
- Ursula Waser, Naschet Jenische, Holderbank
- Fiona Wigger, Bundesamt für Kultur BAK, Bern
- Urs Glaus, Dr. iur., Geschäftsführer der Stiftung, Rechtsanwalt, St.Gallen

Zusätzlich haben Daniel Huber (Radgenossenschaft der Landstrasse, Balsthal) und Sandra Gerzner (Citoyens Nomades, Fribourg) in der Begleitgruppe mitgearbeitet.

Autoren:

Thomas Eigenmann  
Jon Gaudenz

ERR Raumplaner AG	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

Wichtige Begriffe	4
1 Kurzfassung	5
2 Einleitung	7
2.1 Auftrag und Ziel	7
2.2 Vorgehen	8
2.3 Beteiligte	8
3 Veränderungen in der Ausgangslage	9
3.1 Einleitung	9
3.2 Übersicht über die bestehenden Stand- und Durchgangsplätze 2015	10
3.2.1 Standplätze	10
3.2.2 Durchgangsplätze	13
3.2.3 Übersicht der Veränderungen	22
3.2.4 Zukünftig absehbare Veränderungen	23
3.3 Vorgehensweisen der wichtigsten Akteure in den letzten 5 Jahren	26
3.3.1 Bund	26
3.3.2 Kantone	27
3.3.3 Gemeinden	28
3.3.4 Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende	29
3.4 Rechtliche Grundlagen	30
3.4.1 Kulturförderungsgesetz	30
3.4.2 Raumplanungsgesetz	31
3.4.3 Kantonale Ebene	31
3.5 Evaluation ehemaliger Militärareale	32
3.6 Folgerungen aus der Ausgangslage	33
4 Veränderungen im Konzept	37
4.1 Einleitung	37
4.2 Räumliche Verteilung der Stand- und Durchgangsplätze	39
4.2.1 Räumliche Verteilung der Standplätze	40
4.2.2 Räumliche Verteilung der Durchgangsplätze für Schweizer Fahrende	42
4.2.3 Durchgangsplätze für ausländische Fahrende: Transitplätze	46
4.3 Zusammenfassung	48
5 Aktueller Handlungsbedarf	49
5.1 Einleitung	49
5.2 Handlungsbedarf und Umsetzung: Handlungsfelder	51
5.2.1 Fördern der Bewusstseinsbildung	51
5.2.2 Aufnahme der räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden in die Raumplanung	53
5.2.3 Schaffen und Verbessern von Stand- und Durchgangsplätzen	56

---

## Wichtige Begriffe

### Fahrende

Der Begriff „Fahrende“, auf Französisch „gens du voyage“ bezieht sich auf die fahrende Lebensweise der Jenischen, Sinti und Roma. Mit der Anerkennung der „Fahrenden“ als nationale Minderheit hat der Bundesrat 1998 die schweizerischen Jenischen und Sinti gemeint, unabhängig, ob sie fahrend oder sesshaft leben. Die Bezeichnung „Fahrende“ wird von den Betroffenen zunehmend als diskriminierend und einseitig wahrgenommen.

Im vorliegenden Bericht werden mit dem Begriff „Fahrende“ Jenische, Sinti und Roma bezeichnet, die aktiv fahren, d.h. nomadisch oder halbnomadisch leben und einem reisenden Gewerbe nachgehen.

### Jenische

Jenische nennen sich die hauptsächlich in der Schweiz, Deutschland und Österreich lebenden Angehörigen mit fahrender oder sesshafter Lebensweise. In der Schweiz sind es 30'000 bis 35'000, die den Status einer anerkannten kulturellen Minderheit haben. Sie haben schon immer in der Schweiz gelebt und haben alle das Schweizer Bürgerrecht. Ihre eigene jenische Sprache pflegen sie unter einander. Die Schweizer „Fahrenden“ sind mehrheitlich Jenische. Auch für jene die nicht oder nicht mehr fahren, stellt die fahrende Lebensweise ein konstituierendes Element ihres Selbstverständnisses dar.

### Roma

Zu den Roma gehören verschiedene Bevölkerungsgruppen mit einer gemeinsamen indischen Herkunft und Sprache. Sie leben seit Jahrhunderten als grösste Minderheit in Europa, meist sesshaft, selten fahrend.

### Sinti/Manouche

Die in der Schweiz lebenden Sinti bzw. Manouche (in der Romandie) verstehen sich nicht als Roma. Teilweise haben sie sich mit den Jenischen vermischt. Sie sind in der Schweiz ebenfalls als nationale Minderheit anerkannt.

## Häufig verwendete Abkürzungen:

ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAK	Bundesamt für Kultur
BPUK	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
RPG	Raumplanungsgesetz des Bundes
UVEK	Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VBS	Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport

## 1 Kurzfassung

Die Situation bezüglich Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende in der Schweiz ist 15 Jahre nach Herausgabe des Gutachtens "Fahrende und Raumplanung" zum dritten Mal (nach 2005 und 2010) durch Umfragen erhoben und analysiert worden. Das Fazit dazu fällt gesamthaft, trotz einiger Bemühungen und Fortschritte, ein weiteres Mal ernüchternd aus.

Seit dem Standbericht 2010 wurde ein nur einziger neuer Standplatz geschaffen. Damit hat die Anzahl Standplätze in den letzten 15 Jahren lediglich um 4 zugenommen (von 11 auf 15), sodass in Anbetracht dieser langen Zeitspanne von einem "Stillstand" gesprochen werden kann. Schliesslich werden gemäss dem aktualisierten Konzept, das auf dem Gutachten "Fahrende und Raumplanung" (2001) basiert und die heutigen Bedürfnisse der Organisationen der Fahrenden berücksichtigt, heute immer noch rund 25 zusätzliche Standplätze benötigt.

Die Entwicklung bei der Anzahl Durchgangsplätze ist allerdings noch alarmierender und weist weiterhin einen deutlich negativen Trend auf. Die durch die Gemeinden ausgewiesene Anzahl Durchgangsplätze für Schweizer Fahrende hat in den letzten 15 Jahren von 46 auf 31, also um rund ein Drittel, abgenommen. Seit 2010 wurden 7 zumeist kleine Durchgangsplätze aufgehoben, während deren 3 neu erstellt bzw. aufgrund der Umfragen neu erfasst worden sind. Unter Berücksichtigung, dass fast die Hälfte aller 2015 erhobenen Durchgangsplätze für die Fahrenden eine eingeschränkte Benutzbarkeit aufweist (aufgrund periodisch anderer Nutzungen wie z.B. Feste, Märkte, Zirkusse oder Parkplatz für Schwimmbad bzw. einer ungenügenden Infrastruktur wie Strom- und Wasseranschluss), ist die Platznot mehr als offensichtlich. Sie wiegt umso schwerer, als in den letzten Jahren eine zunehmende Anzahl junger Menschen die fahrende Lebensweise ausüben möchte und hierzu auf Haltemöglichkeiten angewiesen ist.

In konzeptioneller und raumplanerischer Hinsicht, vor allem auf Stufe der kantonalen Richtplanungen, hat sich in den letzten Jahren einiges in Bewegung gesetzt, das heisst die planerischen Rahmenbedingungen haben sich verbessert. Auf der Umsetzungsebene scheitert der Wille zur Erstellung neuer Stand- und Durchgangsplätze aber meist an der fehlenden Akzeptanz bei der Bevölkerung der entsprechenden Standortgemeinde. Das Denkschema "Fahrende willkommen, aber nicht bei uns" scheint sich immer wieder aufs Neue zu bestätigen. Eine Chance zur kurzfristigen Verbesserung der Platzsituation bildet die Einrichtung von provisorischen Plätzen, wie in letzter Zeit mehrere Beispiele zeigen (z.B. im Kanton Bern).

Dem im Gutachten "Fahrende und Raumplanung" (2001) genannten und nach wie vor ausgewiesenen Bedarf von rund 40 Standplätzen und 80 Durchgangsplätzen für Schweizer Fahrende wird heute bei weitem nicht entsprochen. So ist in Anbetracht der bisherigen Entwicklung und der heutigen Situation für die Fahrenden der Bedarf für konkrete Verbesserungen vor Ort immer noch sehr gross. Zu verbessern sind einerseits die Bedingungen für die Schweizer Fahrenden als offiziell anerkannte Minderheit dieses Landes. Andererseits sind Lösungen gefragt im Umgang mit ausländischen Fahrenden, die in der Regel als Grossgruppen die Schweiz als Transitland durchqueren.

### Handlungsbedarf

In Anbetracht der heute verschärften Situation für die Fahrenden weisen die drei im Gutachten (2001) formulierten Strategien eine unverminderte Aktualität auf und bilden den Kern zur Umsetzung des aktuellen, akzentuierten Handlungsbedarfs:

#### Berücksichtigung in der Raumplanung:

Die Kantone als Hauptverantwortliche bei der räumlich koordinierten Planung für Stand- und Durchgangsplätze haben in den letzten Jahren einiges bewegt, insbesondere auf Richtplanstufe. In einigen Richtplänen besteht aber nach wie vor Bedarf, auf Basis eines räumlichen Konzepts verbindliche und terminierte Aufgaben und Verantwortlichkeiten sowohl für die einzelnen kantonalen Akteure als auch für die Gemeinden (ev. Regionen) zu definieren.

Auf Stufe Nutzungsplanung der Gemeinden sind sowohl bestehende als auch neue Stand- und Durchgangsplätze durch eine klare, spezifische Zonenbezeichnung zu sichern, um eine langfristige Rechtssicherheit zu gewährleisten und weitere Aufhebungen von Plätzen zu verhindern.

Zusätzlich darf der spontane Halt - die traditionelle, ursprüngliche Form des Haltens - weder durch neue planungs- und baurechtliche Hürden (z.B. unbegründete Bewilligungspflicht) noch durch polizeiliche Einschränkungen (z.B. auf Fahrende angewandte Campingverbote) behindert werden, sondern sind durch die Behörden zu unterstützen, zumindest zu tolerieren.

Bei Revisionen der kantonalen Planungs- und Baugesetze sind die Themen Stand- und Durchgangsplätze wie auch spontaner Halt zu berücksichtigen, um die rechtlichen Voraussetzungen für die fahrende Lebensweise zu schaffen bzw. zu verbessern.

#### Aufwertung und Erstellung von Plätzen:

In Anbetracht, dass fast die Hälfte aller Durchgangsplätze nur eingeschränkt benutzbar ist, sollte zumindest im Sommerhalbjahr deren kontinuierliche, unbürokratische Benutzbarkeit für Fahrende sichergestellt werden. Die oft von den Standort-Gemeinden genannten Nutzungskonflikte, das heisst periodische Beanspruchungen durch andere Nutzungen (Märkte, Parkplätze für Veranstaltungen etc.) sind lösungsorientiert zu entschärfen. Zu prüfen sind dabei auch Sanierungen / Aufwertungen bestehender Plätze bzw. allfällige Alternativstandorte in der näheren Umgebung. Zusätzlich sind durch die Kantone auf der Basis ihrer gesamtheitlichen Planungen in Zusammenarbeit mit den Gemeinden neue Stand- und Durchgangsplätze zu erstellen.

Beim Thema Transitplätze, das einer dringenden grossräumigen Koordination bedarf, soll der Bund die Federführung übernehmen und seine bisherigen Überlegungen in die Tat umsetzen.

#### Bewusstseinsbildung / Sensibilisierung:

Die Erfahrungen der letzten Jahre verdeutlichen, dass die beiden vorgenannten Strategien vor Ort nur etwas bewirken und verändern, wenn die sesshafte Mehrheitsbevölkerung eine offenere, positivere Einstellung gegenüber der fahrenden Minderheit einnimmt und gewillt ist, den Aufenthalt von Fahrenden auch in der eigenen Gemeinde zu ermöglichen.

Zum Abbau von Vorurteilen in der Bevölkerung, die oftmals mit Unwissen und Ängsten verbunden sind, ist eine sachlich fundierte und vor allem kontinuierliche Bewusstseinsbildung mehr denn je gefragt. Das Engagement der Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende", der Organisationen der Fahrenden wie auch der Kantone und Gemeinden im Bereich Sensibilisierung der Bevölkerung soll intensiviert und die Zusammenarbeit gefördert werden.

Eine regelmässige und gezielte Öffentlichkeitsarbeit, welche die positiven Aspekte des Themas Fahrende betont - ohne zu romantisieren -, bildet eine wesentliche Grundlage zur Schaffung von mehr Vertrauen und Akzeptanz in der Bevölkerung. Dabei sollten verschiedenste Kommunikationsmittel (Internet, Fernsehen/Filme, Zeitungen, Bücher/ Broschüren usw.) eingesetzt werden, um alle Bevölkerungsgruppen ansprechen zu können. Wertvoll sind aber auch Veranstaltungen bzw. direkte Begegnungen zwischen der sesshaften Bevölkerung und Vertretern von Fahrenden (im Rahmen von Vorträgen, Schulbesuchen, Märkten, Konzerten, Theateraufführungen etc.).

## 2 Einleitung

### 2.1 Auftrag und Ziel

Die Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende hat das Büro ERR Raumplaner AG (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. Der Stiftungszweck besteht u.a. darin, die interkantonale und interkommunale Zusammenarbeit zu fördern, so bezüglich der Einrichtung und Verwaltung von Stand- und Durchgangsplätzen. Um diesem Auftrag nachzukommen ist ein Überblick nötig, was eine periodische Aktualisierung der Haltemöglichkeiten der Fahrenden erfordert. So wurden die im Jahr 2000 erhobenen Angaben im 5-Jahres-Rhythmus aktualisiert und in einem Standbericht 2005 bzw. 2010 festgehalten. Im Jahr 2015 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.

In Analogie zu den bisherigen Berichten soll auf die offiziellen Halteplätze für Fahrende, also die Stand- und Durchgangsplätze, fokussiert werden, während das Thema Spontanhalte in weiteren Arbeiten der Stiftung eine Vertiefung findet. Anhand der Inventarisierung der heutigen Stand- und Durchgangsplätze, weiterer aktueller Daten sowie den rechtlichen und politischen Entwicklungen während der vergangenen Jahre ist zu evaluieren, ob die Anliegen der Fahrenden immer noch zu wenig wahrgenommen und umgesetzt werden.

Als erstes ist die heutige Situation bezüglich der bestehenden Stand- und Durchgangsplätze aufzuzeigen. Ebenso soll ein Vergleich mit der Situation 2000, 2005 und 2010 erfolgen. In einem weiteren Schritt ist unter Berücksichtigung des Konzepts gemäss Gutachten (2001) und mit Einbezug der Organisationen der Fahrenden 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 2015 dem Stiftungsrat einen Nutzen für die politische Arbeit auf allen Ebenen (Bund, Kantone, Gemeinden, Öffentlichkeit etc.) zu bringen. Er soll dem Stiftungsrat als Grundlage dienen, um dem Bund und den Kantonen Vorschläge zu unterbreiten, wie sie in verstärkter Masse den Fahrenden geeignete Stand- und Durchgangsplätze zur Verfügung stellen und langfristig sichern können. Abgesehen von der verfassungsrechtlichen Verpflichtung geht es dabei um die Erhaltung und Förderung der kulturellen Vielfalt in der Schweiz. Somit steht sowohl für die Stiftung als auch für die politischen Entscheidungsträger, die Organisationen der Fahrenden sowie weitere Betroffene und Interessierte der Anwendungsbezug des Standberichts im Vordergrund.

Die Stiftung arbeitet eng mit dem Bundesamt für Kultur (BAK) zusammen und ist in der 2015 einberufenen Arbeitsgruppe zur fahrenden Lebensweise vertreten. In diesem Zusammenhang soll der Standbericht 2015 auch als fachliche Grundlage für diese Arbeitsgruppe dienen, welche unter Federführung des BAK einen Aktionsplan zur Verbesserung der Bedingungen für die fahrende Lebensweise und zur Förderung der Kultur von Jenischen, Sinti/Manouche und Roma erarbeitet.

## 2.2 Vorgehen

Als Vorbereitung zur Erstellung des Standberichts 2015 wurden die früheren Umfragen leicht ergänzt bzw. modifiziert und in gleicher Art und Weise wie in den Jahren 2000, 2005 und 2010 durchgeführt. Es sind dies:

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

Anschliessend wurden zentrale Aspekte der Umfrage bei den Gemeinden (Infrastruktur, Betrieb, finanzielle Aspekte) den Organisationen der Fahrenden zur Stellungnahme unterbreitet. Damit soll eine breiter abgestützte Einschätzung zu den einzelnen Plätzen, insbesondere zum Handlungsbedarf, gewonnen werden.

Der Standbericht 2015 fasst die Ergebnisse dieser Umfragen zusammen. Er vergleicht diese mit dem Gutachten „Fahrende und Raumplanung“ (2001) sowie den Standberichten 2005 und 2010 und stellt die Veränderungen dar. Ein besonderes Augenmerk gilt dabei dem Aspekt, in wie weit die Konzeptumsetzung des Gutachtens in den letzten fünfzehn 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 den Organisationen der Fahrenden, den Bundesämtern BAK und ARE, Gemeinde- und Kantonsvertretern sowie mit einzelnen Fahrenden haben ergänzend stattgefunden. Zudem wurden Begehungen der seit dem Standbericht 2010 neu erstellten Stand- und Durchgangsplätze durchgeführt.

Ergänzend zum vorliegenden Standbericht werden folgende Dokumente erstellt:

- Inventar aller Plätze (Beschrieb mit den wichtigsten Kennzahlen, Bewertungen seitens der Betreiber bzw. der Organisationen der Fahrenden, Skizzen etc. gemäss den Umfragen)
- Übersichtstabelle aller Plätze (Excel)
- Flyer als Kurzfassung mit den wichtigsten Aussagen

## 2.3 Beteiligte

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

- den Raumplanungsstellen aller Kantone für die Beantwortung der Umfrage
- allen Gemeinden und Kantonen, welche Stand- und Durchgangsplätze betreiben, für die Beantwortung der Umfrage
- den Organisationen der Fahrenden für die Beantwortung der ergänzenden Umfrage und ihre Einschätzungen bzw. Stellungnahmen:
  - Association Yéniche Suisse
  - Mission tzigane
  - Bewegung der Schweizer Reisenden BSR
  - Radgenossenschaft der Landstrasse
  - Citoyens Nomades
  - Verband Sinti & Roma Schweiz (VSRS)
  - J.M.S. (Jenische-Manouche-Sinti)
  - Zigeunerkulturzentrum



## 3 Veränderungen in der Ausgangslage

### 3.1 Einleitung

Die Ausgangslage im Gutachten (2001) wie auch in den Standberichten 2005 und 2010 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 fünfzehn Jahren kaum verändert. Folgende Grundsätze, welche im Gutachten (2001) detailliert beschrieben sind, haben weiterhin ihre Gültigkeit und verdienen mehr denn je grosse Beachtung:

- 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

\*) Zu diesem Punkt ist aus heutiger Sicht anzumerken, dass die Trennung von Standplätzen einerseits und Durchgangsplätzen andererseits nicht mehr zwingend ist. Inzwischen existieren z.B. in den Kantonen Bern, Aargau, Luzern und Solothurn auch "Mischformen" (vgl. Kap. 3.2.2).

Qualitative Aspekte:

Aufgrund der Umfrage bei den Gemeinden, den kantonalen Raumplanungsstellen sowie Gesprächen insbesondere mit der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende und dem Bundesamt für Kultur BAK kann festgestellt werden, dass sich die spezifischen Anforderungen an die Ausstattung von Stand- und Durchgangsplätzen in den vergangenen 15 Jahren im Grundsatz wenig verändert haben. Die im Jahr 2015 zusätzlich durchgeführte Umfrage bei den Organisationen der Fahrenden lässt jedoch breiter abgestützte Aussagen bezüglich der qualitativen Aspekte zu. Um differenziertere Aussagen zu erhalten wird im Vergleich zu den Vorgänger-Berichten neben der Unterscheidung von "Gut" und "Nicht genügend" zusätzlich die Kategorie "Genügend" verwendet.

Die durch die Autoren vorgenommene Beurteilung der Qualität der Stand- und Durchgangsplätze basiert auf den Umfragen bei den betroffenen Gemeinden sowie den Einschätzungen insbesondere durch die Organisationen der Fahrenden. Bei Nennung von einem Verbesserungskriterium wird die Qualität als "Genügend", bei zwei und mehr genannten Kriterien als "Nicht genügend" bewertet (vgl. Tabellen in den nachfolgenden Kapiteln).

### 3.2 Übersicht über die bestehenden Stand- und Durchgangsplätze 2015

#### Standplatz

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

#### Durchgangsplatz

Er 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 (Heute existieren auch Mischformen von Stand- und Durchgangsplätzen).

#### Stellplatz

Er bezeichnet die Fläche auf einem Stand- oder Durchgangsplatz, die einer Familie zum Wohnen und Arbeiten zur Verfügung steht (Standplatz: ca. 150 - 200 m<sup>2</sup>, Durchgangsplatz: ca. 130 - 150 m<sup>2</sup>). Auf einem Durchgangsplatz sollte ein Stellplatz genügend Raum für einen Wohnwagen plus einen Kleintransporter bieten.

#### Transitplatz

Es handelt sich um einen gross dimensionierten Platz (35 - 80 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 Kehrichtcontainer.

#### Spontaner Halt

Als spontaner Halt, der als ursprüngliche, traditionelle Form der fahrenden Lebensweise gilt, wird das Anhalten einer kleinen Gruppe von Fahrenden (5 - 6 Wohnwagen) während max. einem Monat (i.d. 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.

Bei den nachfolgend aufgeführten Stand- und Durchgangsplätzen handelt es sich um Plätze mit öffentlichem, in der Regel dauerhaftem Charakter. Im Unterschied dazu existieren auch Plätze mit privatem Charakter, die oftmals sehr klein und nicht schweizweit erfasst sind. Wie einleitend erwähnt wird der sogenannte "spontane Halt" in der vorliegenden Arbeit in Analogie zu den Vorgänger-Berichten nur am Rande thematisiert (vgl. Kap. 3.3.3 bzw. 5.2.2).

#### 3.2.1 Standplätze

Anzahl:

Gemäss den durchgeführten Umfragen bestehen heute (Stand Herbst 2015) in der Schweiz gesamthaft 15 Standplätze.

Seit dem Standbericht 2010 hat deren Anzahl um einen Platz zugenommen. Es handelt sich um den Standplatz "Schiltacker" auf dem Gebiet der Stadt St.Gallen, der zusammen mit den rund 10 betroffenen Familien von Fahrenden konzipiert und im Herbst 2013 eröffnet wurde. Mittels Teilzonenplan und Überbauungsplan sind für den Platz, dessen Erstellung rund 3 Millionen Franken kostete, die planungsrechtlichen Grundlagen geschaffen worden, damit sein Bestand langfristig gesichert ist (vgl. Kap. 3.3.3).

In der Gemeinde Hauterive (FR) wurde der bestehende Standplatz im Gebiet "Châtillon" (Orsteil Posieux) aufgrund der Sanierung der angrenzenden Deponie "La Pila" einige Hundert Meter nach Norden verlegt und erneut planungsrechtlich gesichert: "Zone d'affectation des gens du voyage" (ZGV). Auch im Kanton Genf erfolgte in den letzten 5 Jahren die Verlegung eines Standplatzes innerhalb derselben Gemeinde (Versoix). Anstelle des Standplatzes "Le Molard" (64 Stellplätze) wurde 2012 im Gebiet "La Bécassière" ein neues Areal für Fahrende zur Verfügung gestellt (46 Stellplätze für Fahrende, 50 für Marktfahrer bzw. Schausteller).

Die Anzahl der gesamtschweizerisch zur Verfügung stehenden Stellplätze auf den Standplätzen ist durch die genannten Veränderungen gegenüber dem Jahr 2010 ungefähr gleich geblieben. Die Zunahme auf dem neuen Standplatz St.Gallen wird durch eine Verringerung der Anzahl Stellplätze auf dem ersetzten Standplatz (Verlegung) in Versoix praktisch ausgeglichen.

Übersicht der im Jahr 2015 bestehenden Standplätze:

Kanton	Gemeinde	Qualität <sup>1</sup>	Anzahl Stellplätze
Zürich	Dietikon	Genügend <sup>c</sup>	5
	Kloten	Genügend <sup>c</sup>	7
	Winterthur	Nicht genügend <sup>b, c</sup>	5
	Zürich	Nicht genügend <sup>a, b</sup>	30
Bern	Bern	Gut	36
	Biel	Gut	14
Fribourg	Hauterive	Genügend <sup>a</sup>	22
St.Gallen	St.Gallen	Gut	10
	Uznach	Gut	7
	Wil	Nicht genügend <sup>a, b</sup>	17
	Wil	Gut	15
Graubünden	Cazis	Genügend <sup>c</sup>	10
	Chur	Genügend <sup>c</sup>	7
Aargau	Spreitenbach	Gut	6
Genève	Versoix	Genügend <sup>c</sup>	46
Total			237

<sup>1</sup> Bedarf für Qualitätsverbesserungen in 3 Kriterien:

- a) Infrastruktur ausbauen (inkl. Ausbau des Standplatzes bezüglich seiner Grösse)
- b) Mietpreise senken
- c) Rechtlich sichern (öffentlich-rechtlich: Nutzungsplanung; privat-rechtlich: Eigentum; Erläuterung vgl. Kapitel 3.3.3 Gemeinden)

# Fahrende und Raumplanung

## Standplätze Veränderungen 2000 bis 2015

Stand: Herbst 2015



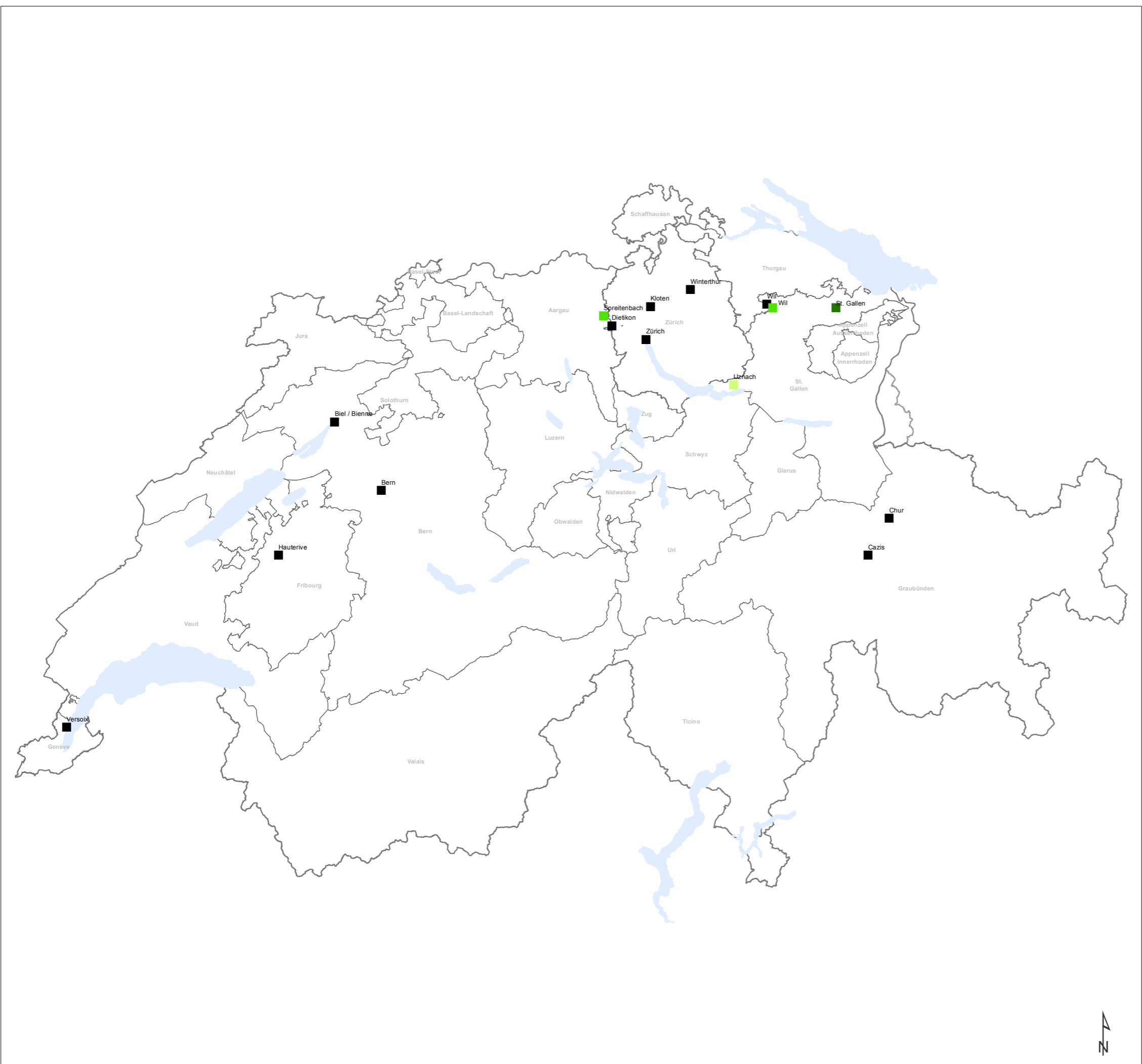
■ Standplätze gemäss Bestandesaufnahme 2000

Veränderungen:

2000-2005    2005-2010    2010-2015



■ Standplatz neu erstellt  
bzw. neu berücksichtigt

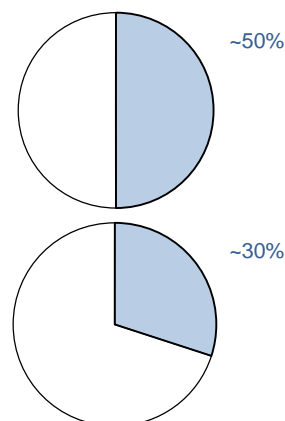


Gemäss dem Gutachten (2001), das auf detaillierten Abklärungen beruht, benötigten von den ca. 2'500 aktiv Schweizer Fahrenden<sup>2</sup> nach Angaben der Radgenossenschaft ca. 60%, also rund 1'500 Fahrende, einen Standplatz.

Aus heutiger Sicht sind diese Zahlen aufgrund von Rücksprachen mit den Organisationen der Fahrenden als Minimalwerte zu bezeichnen, das heisst die Nachfrage nach Standplätzen - wie auch nach Durchgangsplätzen - hat zugenommen. 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. Aktuelle Erhebungen dazu sind leider nicht verfügbar, sodass sich die im vorliegenden Standbericht 2015 verwendeten Angaben zur Anzahl Fahrender auf die bisher verwendeten Werte abstützen. Die nicht auf Standplätzen lebenden Fahrenden verbringen den Winter in Wohnungen, oftmals gezwungenermassen aufgrund eines ungenügenden Angebots an Standplätzen. Auf der Basis des Gutachtens (2001) wird davon ausgegangen, dass auf einem Stellplatz im Durchschnitt ca. 3 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 (ca. 1'500). Trotz der Erstellung der Standplätze in Uznach, Wil, Spreitenbach und St.Gallen ist festzuhalten, dass dieser Anteil bis heute nur auf knapp die Hälfte (50%) gestiegen ist.

Bezogen auf sämtliche Schweizer Fahrende (ca. 2'500), also inklusive derjenigen, die aus verschiedensten Gründen im Winter keinen Standplatz aufsuchen können, reicht das Angebot an Standplätzen nur für knapp ein Drittel (30%) der Fahrenden.



#### Qualität:

Aufgrund der breiter abgestützten, umfassenderen Beurteilung als in den Standberichten 2005 und 2010 wird neben den Kriterien zur Qualitätsverbesserung "Mietpreise senken" und "Rechtlich sichern" zusätzlich das Kriterium "Infrastruktur ausbauen" hinzugenommen (vgl. Tabelle auf vorhergehender Seite).

Im Gegensatz zu den Durchgangsplätzen kann die Qualität der Standplätze mehrheitlich als genügend bis gut bezeichnet werden. Betreffend Infrastruktur wird unter anderem bei den Standplätzen in Zürich und Hauterive seitens der Fahrenden ausgesagt, dass Bedarf für eine Vergrößerung zur Schaffung von Stellplätzen für die nächste Generation besteht. Rund ein Drittel der Standplätze ist rechtlich ungenügend gesichert. Zudem ist die Handhabung der rechtlichen Grundlagen entscheidend. Diesbezüglich wird seitens der Organisationen der Fahrenden kritisiert, dass beim Standplatz in Versoix den Fahrenden das Mietrecht vorenthalten werde.

<sup>2</sup> 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).

Insgesamt lassen die Untersuchungen den Schluss zu, dass sich die Qualität der Standplätze im Zeitraum der letzten 5 Jahre nicht wesentlich verändert hat.

### 3.2.2 Durchgangsplätze

Die Umfragen bei den Gemeinden, den Kantonen sowie den Organisationen der Fahrenden haben ergeben, dass verschiedene "Typen" bzw. "Spezialfälle" von Durchgangsplätzen bestehen, die je nach Kontext zu unterscheiden sind. Es handelt sich um folgende Typen, wobei auch Kombinationen vorkommen:

- Durchgangsplätze, die hauptsächlich Schweizer Fahrenden zur Verfügung stehen
- Durchgangsplätze für Schweizer und ausländische Fahrende
- Eingeschränkt benutzbare Durchgangsplätze (nur „periodisch“ geöffnet etc.)
- Durchgangsplätze, die im Winter als Standplatz dienen (Mischformen)
- Provisorische Durchgangsplätze

Auf die einzelnen Typen/Spezialfälle wird in den nachfolgenden Ausführungen eingegangen. Im weiteren Sinne können auch die sogenannten "Transitplätze", das heisst Plätze für ausländische Fahrende (insbesondere die in Grossverbänden reisenden Roma und Sinti) zu den Durchgangsplätzen gezählt werden. Aufgrund der andersartigen Lebensweise der ausländischen Fahrenden und den damit verbundenen anderen Anforderungen an Grösse, Ausstattung, Betrieb etc. der Plätze werden die Transitplätze, im Gegensatz zum Gutachten 2001, nicht mehr bei den Durchgangsplätzen berücksichtigt, sondern in einem separaten Kapitel thematisiert (vgl. Kap. 4.2.3).

Anzahl:

Heute (Stand Herbst 2015) bestehen in der Schweiz gemäss den durchgeführten Umfragen 31 Durchgangsplätze. Darin eingerechnet sind alle vorgenannten Typen von Durchgangsplätzen mit Ausnahme der provisorischen Durchgangsplätze. Die Anzahl Durchgangsplätze hat sich seit dem letzten Standbericht, also in den vergangenen 5 Jahren, um 7 verringert. Seit dem Jahr 2000, als 46 Durchgangsplätze existierten, hat die Anzahl in den letzten 15 Jahren um rund einen Drittel abgenommen.<sup>3</sup>

◦ Neu erstellte bzw. erfasste Plätze:

Kanton	Gemeinde	Anzahl Stellplätze	
Zürich	Winterthur	14	Neu erstellt
Bern	Jegenstorf	20	Neu erfasst
Aargau	Würenlos	15	Neu erfasst
Total		49	

Seit dem Jahr 2010 ist schweizweit ein einziger neuer Durchgangsplatz erstellt worden. Es handelt sich um den Durchgangsplatz "Riet" in Winterthur. Die Durchgangsplätze in Jegenstorf und Würenlos bestehen bereits seit mehreren Jahren. Ihren heute öffentlichen Charakter haben

<sup>3</sup> vgl. auch Standberichte 2005 und 2010, jeweils Kap. 3.2.2 Durchgangsplätze

sie jedoch erst vor einigen Monaten erlangt. Beide werden auf Privatgrundstücken durch Landwirte betrieben, was durch Vereinbarungen mit dem Kanton langfristig sichergestellt ist.

◦ Aufgehobene / geschlossene Plätze:

Kanton	Gemeinde	Anzahl Stellplätze
Zürich	Hausen am Albis	3
	Hittnau	5
	Horgen	5
Graubünden	Andeer	5
	Rodels	8
Thurgau	Märstetten	2
Ticino	Rivera	10
Total		38

Zwischen 2010 und 2015 wurden insgesamt 7 Durchgangsplätze aufgehoben bzw. geschlossen. Dabei ist zu erwähnen, dass zusätzlich 4 Plätze aufgehoben worden sind, die ausschliesslich oder überwiegend von ausländischen Fahrenden benutzt worden sind und deshalb aus heutiger Sicht als Transitplätze gelten, auf welche in Kap. 4.2.3 näher eingegangen wird.

Die Gründe für die Aufhebungen sind unterschiedlich:

- Nutzungskonflikte: Der Platz wird für öffentliche Anlässe verschiedenster Art (z.B. Märkte, Parkplatz, Sportveranstaltungen, Waldfeste) beansprucht und wird auch zwischenzeitlich nicht mehr als Durchgangsplatz zur Verfügung gestellt (Hausen am Albis, Horgen).
- Infrastruktur: Der Platz weist eine mangelnde Infrastruktur auf, sodass eine sehr geringe Nachfrage in den letzten Jahren seitens der Fahrenden zu verzeichnen war (Andeer, Rodels, Märstetten)
- weitere Gründe (Hittnau, Rivera)

Es ist anzumerken, dass mit Ausnahme des Platzes in Rivera alle aufgehobenen Plätze im Eigentum der Gemeinden (Orts- bzw. Bürgergemeinden) waren.

Im Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass im Unterschied zu den bisherigen Berichten der Durchgangsplatz in Wettingen nicht mehr in der Statistik aufgeführt wird, da dieser kommunale Platz aus Sicht der Gemeinde und des Kantons als „provisorischer Durchgangsplatz“ anzusehen ist und er deshalb im kantonalen Richtplan Aargau keine Berücksichtigung findet.

Aus den genannten Veränderungen ergibt sich der nachfolgend tabellarisch aufgeführte Bestand an Durchgangsplätzen. Dabei wird unterschieden zwischen:

– Durchgangsplätze:

Diese Plätze stehen für die Fahrenden zumindest während des Sommerhalbjahres, also deren Hauptreisezeit, ohne Einschränkungen zur Verfügung (vgl. dazu die Ausführungen zu den Öffnungszeiten auf Seite 20).

- "Eingeschränkt benutzbare" Durchgangsplätze:
  - Plätze, die nur auf Anfrage bzw. periodisch geöffnet sind, da sie temporär für andere Nutzungen benötigt werden (Parkplatz für Schwimmbad, Schiessplatz, Vereinslokal etc.; Veranstaltungen wie Feste, Märkte, Zirkusse, Messen etc.), die in der Regel Vorrang haben.
  - Plätze, die gemäss Erhebung im Sommer 2015 zwar offiziell bestehen (mit Benutzungsreglement etc.), faktisch aber aufgrund ihrer spärlichen bzw. nicht vorhandenen Infrastruktur, sehr hoher Gebühren etc. für die Fahrenden nicht zur Verfügung stehen.



Übersicht der im Jahr 2015 bestehenden Durchgangsplätze:

Kanton	Gemeinde	Qualität <sup>4</sup>	Anzahl Stellplätze
Zürich	Winterthur	Gut	14
Bern	Jegenstorf	Gut	20
	Thun *	Genügend <sup>b</sup>	13
Luzern	Luzern *	Nicht genügend <sup>a, c</sup>	8
Zug	Cham	Gut	15
Solothurn	Grenchen *	Nicht genügend <sup>a, c</sup>	7
Basel-Landschaft	Aesch (BL)	Nicht genügend <sup>a, c</sup>	3
	Liestal	Genügend <sup>a</sup>	10
	Wittinsburg	Nicht genügend <sup>a, c</sup>	10
Graubünden	Bonaduz	Genügend <sup>a</sup>	18
	Felsberg	Nicht genügend <sup>a, c</sup>	3
Aargau	Aarau *	Gut	16
	Kaiseraugst *	Genügend <sup>a</sup>	10
	Windisch *	Genügend (nur Wintermonate) <sup>d</sup>	12
	Würenlos *	Gut	15
	Zofingen	Genügend <sup>d</sup>	10
Thurgau	Frauenfeld	Nicht genügend <sup>a, c</sup>	9
	Weinfelden	Nicht genügend <sup>a, c</sup>	5
Total			198

Hinweise:

- Diese beiden Tabellen verstehen sich ohne die provisorischen Durchgangsplätze und ohne Transitplätze.
- Die mit \*) bezeichneten Plätze stellen Mischformen von Durchgangs- und Standplätzen dar.
- Erläuterungen zum Begriff "Eingeschränkt benutzbar" vgl. vorangehende Seite

Zusätzlich existieren folgende "Eingeschränkt benutzbare" Durchgangsplätze:

Kanton	Gemeinde	Qualität <sup>4</sup>	Anzahl Stellplätze
Zürich	Gossau (ZH)	Eingeschränkt benutzbar <sup>a, c, d</sup>	4
	Meilen	Eingeschränkt benutzbar <sup>a, b, d</sup>	5
	Rorbas	Eingeschränkt benutzbar <sup>a, b, c, d</sup>	3
	Schlieren	Eingeschränkt benutzbar <sup>a, c, d</sup>	5
	Wädenswil	Eingeschränkt benutzbar <sup>a, d</sup>	6
Bern	Brienz (BE)	Eingeschränkt benutzbar <sup>a, b, c, d</sup>	4
Schwyz	Feusisberg	Eingeschränkt benutzbar <sup>a, c, d</sup>	5
Nidwalden	Stans	Eingeschränkt benutzbar <sup>a, b, c, d</sup>	4
Basel-Landschaft	Allschwil	Eingeschränkt benutzbar <sup>b, c, d</sup>	5
Appenzell A.Rh.	Teufen (AR)	Eingeschränkt benutzbar <sup>a, c, d</sup>	13
St.Gallen	Buchs (SG)	Eingeschränkt benutzbar <sup>a, b, c, d</sup>	6
	Rüthi (SG)	Eingeschränkt benutzbar <sup>a, b, c, d</sup>	3
Thurgau	Kreuzlingen	Eingeschränkt benutzbar <sup>a, b, c, d</sup>	12
Total			75

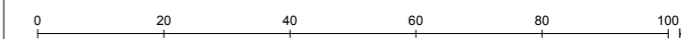
<sup>4</sup> Bedarf für Qualitätsverbesserungen in 4 Kriterien (Erläuterungen vgl. Seiten 18 - 20):

- a) Infrastruktur ausbauen (inkl. Ausbau des Durchgangsplatzes bezüglich seiner Grösse)
- b) Mietpreise senken
- c) Rechtlich sichern (öffentlich-rechtlich: Nutzungsplanung; privat-rechtlich: Eigentum; Erläuterung vgl. Kapitel 3.3.3 Gemeinden)
- d) Öffnungszeiten bzw. Aufenthaltsdauer verlängern

# Fahrende und Raumplanung

## Durchgangsplätze (inklusive Transitplätze) Veränderungen 2000 bis 2015

Stand: Herbst 2015

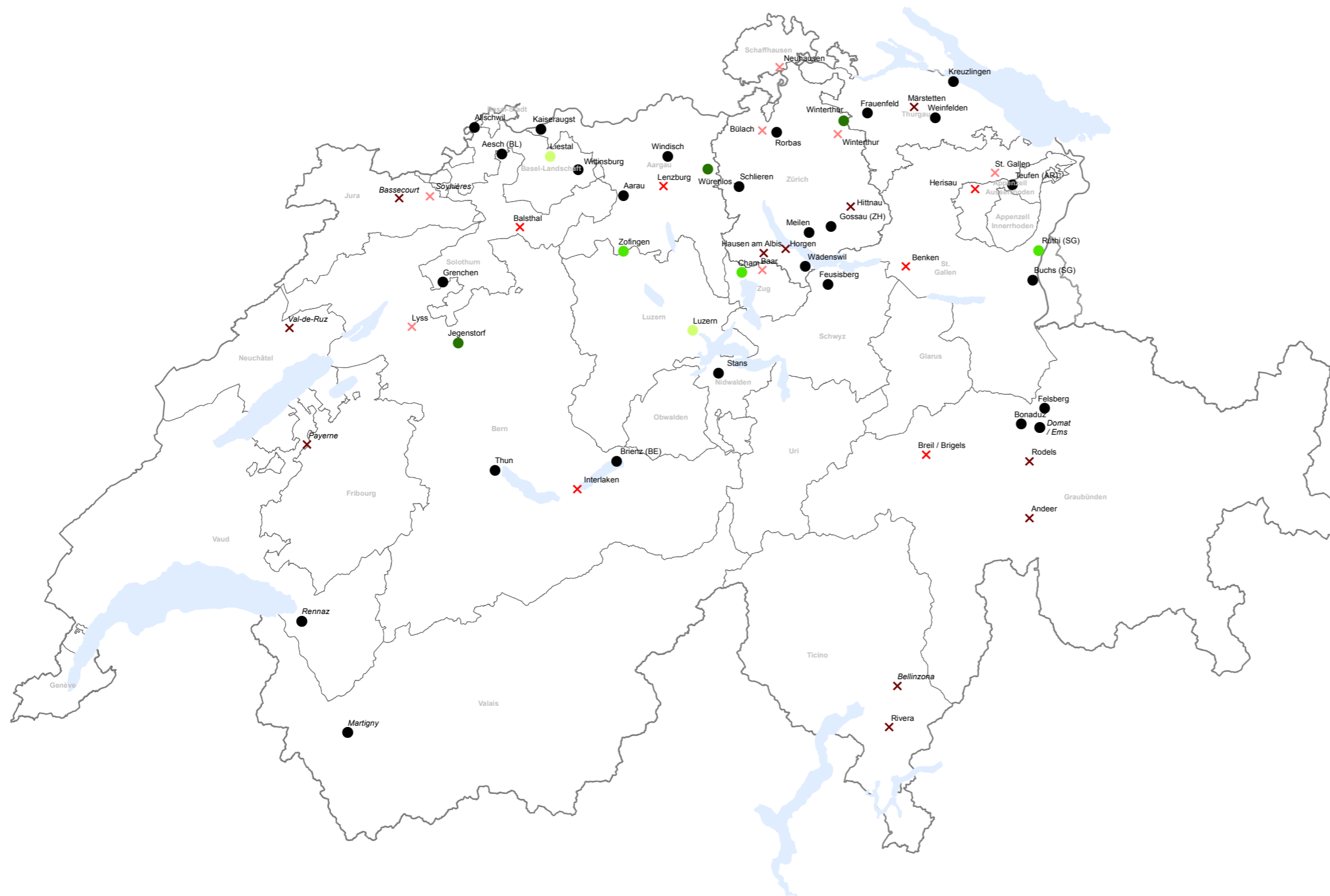


● Durchgangsplätze / Transitplätze gemäss Bestandsaufnahme 2000

Veränderungen:

2000-2005	2005-2010	2010-2015
-----------	-----------	-----------

●	●	●	Durchgangsplatz neu erstellt bzw. neu berücksichtigt
×	×	×	
			Durchgangsplatz aufgehoben (Transitplatz aufgehoben)



Insgesamt wurden 31 Durchgangsplätze im Rahmen der Umfrage 2015 erfasst, davon sind jedoch 13 Plätze als nur "Eingeschränkt benutzbar" zu bezeichnen (vgl. auch Kap. 4.2.2).

Eine Besonderheit stellen die Mischformen von Durchgangs- und Standplätzen dar, die in Thun (seit Sanierung 2015), Luzern, Grenchen, Aarau (seit Sanierung 2012), Kaiseraugst, Windisch und Würenlos bestehen. Sie dienen im Sommerhalbjahr als Durchgangsplatz, im Winterhalbjahr (auch) als Standplatz. Diese Plätze sind bezüglich der Infrastruktur, der Privatsphäre etc. nicht als Standplätze im eigentlichen Sinn zu betrachten. Andererseits kann diese Mischform von Durchgangs- und Standplatz ("dualer Charakter") für die Fahrenden im Winter vorübergehend die Platznot lindern. Beispielsweise in der Stadt Aarau hat sich die Mischform als Dauerlösung bewährt (Sicherheit, Vandalismus etc.).

In Analogie zu den vorgängigen Berichten werden die genannten Plätze mit Mischformen den Durchgangsplätzen zugewiesen.

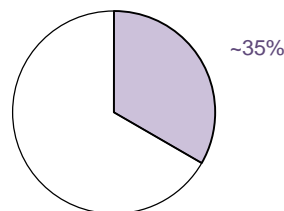
Zusammenfassend resultiert die folgende Bilanz der letzten 15 Jahre:

	Anzahl Durchgangsplätze
Bestand im Jahr 2000	46
Neu geschaffene bzw. berücksichtigte Durchgangsplätze	+2
Aufgehobene Durchgangsplätze	-8
Bestand im Jahr 2005	40
Neu geschaffene bzw. berücksichtigte Durchgangsplätze	+5
Aufgehobene Durchgangsplätze	-9
Bestand im Jahr 2010	36
Neu geschaffene bzw. berücksichtigte Durchgangsplätze	+3
Aufgehobene Durchgangsplätze <sup>5</sup>	-8
Bestand im Jahr 2015	31

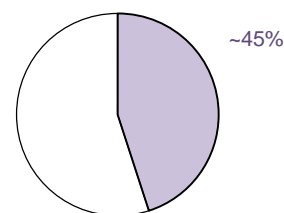
<sup>5</sup> Unter Mitberücksichtigung des nach wie vor bestehenden, neu aber nur als provisorisch bezeichneten, kommunalen Platzes in Wettingen

Aufgrund der dargelegten Entwicklungen bezüglich der Anzahl Plätze ergeben sich folgende Erkenntnisse:

Gemäss dem Gutachten reichte das Angebot an Stellplätzen auf den Durchgangsplätzen im Jahr 2000 für rund zwei Drittel aller aktiv Schweizer Fahrenden (ca. 2'500).<sup>6</sup> Seither hat sich die Situation zusehends verschlechtert. Konkret bedeutet der Rückgang der Anzahl Plätze, dass im Jahr 2015 nur für rund ein Drittel (~35%) der Schweizer Fahrenden Durchgangsplätze zur Verfügung stehen.



Werden die im Jahr 2015 (teilweise auch vorher) betriebenen und meistens rege besuchten 8 provisorischen Plätze (vgl. Seite 21) mit ihren gesamthaft rund 115 Stellplätzen mitberücksichtigt (Total: rund 390 Stellplätze), reicht die gesamte Anzahl Durchgangsplätze nur für knapp die Hälfte (~45%) aller Schweizer Fahrender.



Sofern die als "Eingeschränkt benutzbar" bezeichneten Durchgangsplätze beim Angebot nicht mitberücksichtigt werden, fällt der Platzmangel noch deutlicher aus als gemäss den beiden Diagrammen.

Der heute mehr denn je grosse Mangel an Durchgangsplätzen ist so oder so offensichtlich.

Auf knapp der Hälfte aller 31 Durchgangsplätze für Schweizer Fahrende - in der Regel Jenische, teilweise auch Sinti/Manouche - werden auch ausländische Fahrende zugelassen. Die Handhabung ist im Einzelfall jedoch sehr unterschiedlich. Während einige Betreiber von Plätzen die ausländischen Fahrenden, in der Regel Grossverbände von Roma (z.T. Sinti), eher dulden als wünschen, wird bei anderen Plätzen keine Unterscheidung zwischen Schweizern und Ausländern vorgenommen. Die Organisationen der Fahrenden betonen, dass auf den Plätzen für Schweizer Fahrende stets auch deren ausländische Verwandte zugelassen werden müssen. Plätze, die ausschliesslich (Domat/Ems) oder überwiegend (Kaiseraugst, Rennaz, Martigny) für die Grossverbände ausländischer Fahrender konzipiert sind, werden als Transitplätze bezeichnet und in Kap 4.2.3 näher beschrieben.

#### Qualität:

Die Qualität der bestehenden Durchgangsplätze in der Schweiz wurde im Gutachten (2001) aufgrund der Massnahmen "Infrastruktur ausbauen", "Mietpreise senken", "Planungsrechtlich sichern" und "Öffnungszeiten verbessern" bewertet. In den darauffolgenden 10 Jahren haben sich punktuelle Verbesserungen ergeben. Insgesamt sind die qualitativen Veränderungen zwischen den Jahren 2000 und 2010 als gering zu bezeichnen.<sup>7</sup>

<sup>6</sup> Die Zahl von rund 2'500 aktiv Schweizer Fahrenden beruht auf detaillierten Abklärungen, die im Rahmen der Arbeiten für das Gutachten (2001) durchgeführt worden sind. Dabei erfolgte wie bei den Standplätzen die Annahme von durchschnittlich 3 Familienmitgliedern pro Stellplatz, vgl. Gutachten (2001), Kap. 3.3.3 Durchgangsplätze; Aus heutiger Sicht ist anzumerken, dass die damals 5 Transitplätze für überwiegend ausländische Fahrende in der Romandie, die insgesamt rund 180 Stellplätze umfassten, mitberücksichtigt worden sind (ansonsten hätte das Angebot nur für ca. 40% der aktiv Fahrenden gereicht)

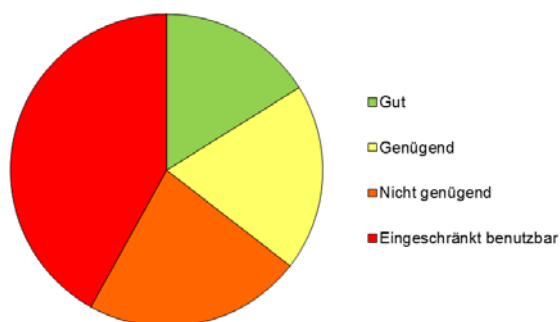
<sup>7</sup> vgl. Standberichte 2005 und 2010, Kap. 3.2.2 Durchgangsplätze

In den letzten 5 Jahren hat sich die Qualität der bestehenden Durchgangsplätze für die Schweizer Fahrenden in zwei Kantonen verbessert, insbesondere bezüglich der Infrastruktur. So wurden seit dem Standbericht 2010 bei folgenden Durchgangsplätzen Sanierungen durchgeführt:

- Kanton Bern: Durchgangsplätze Thun-Allmendingen und Jegenstorf
- Kanton Aargau: Durchgangsplätze Windisch, Aarau, Zofingen und Würenlos

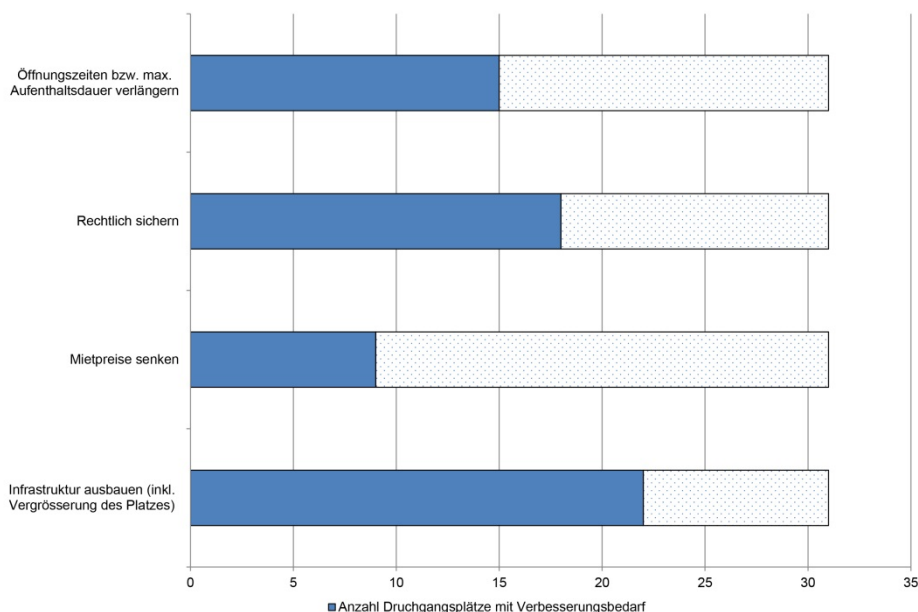
Schweizweit hat sich die Situation jedoch wenig verändert und es weist heute immer noch der überwiegende Teil der Durchgangsplätze qualitative Mängel auf. Gemäss der Tabelle auf Seite 16 bzw. nachfolgendem Diagramm ist rund ein Sechstel der Durchgangsplätze als "Gut" zu bezeichnen, während rund zwei Drittel der Plätze als "Nicht genügend" bzw. "Eingeschränkt benutzbar" einzustufen sind.

Qualität der Durchgangsplätze (31):



Bezüglich der vier untersuchten Kriterien geht aus dem nachfolgenden Diagramm hervor, dass der Verbesserungsbedarf beim Kriterium "Infrastruktur ausbauen" am grössten ist und rund zwei Drittel aller Durchgangsplätze betrifft. Darunter fallen auch Durchgangsplätze, welche sehr klein sind und eine ungenügende Anzahl Stellplätze aufweisen.

Anzahl Durchgangsplätze mit Verbesserungsbedarf:



Die für die Fahrenden sehr unbefriedigende Situation betreffend Durchgangsplätze nicht nur in quantitativer sondern auch in qualitativer Hinsicht soll am Beispiel der Öffnungszeiten verdeutlicht werden. Diesbezüglich lassen sich in Anlehnung an das Gutachten 2001 vier Kategorien unterscheiden:

Öffnungszeiten: "Kategorien"	Anzahl Durchgangsplätze
A) Ganzjährig geöffnet	9
B) Von Frühling (März/April) bis Herbst (September/Okttober) geöffnet	11
C) <i>Nur auf Anfrage geöffnet, da der Platz auch für andere Nutzungen benötigt wird</i>	8
D) <i>Nur ausserhalb der Badesaison (ca. Mai-September) bzw. nur im Winterhalbjahr geöffnet</i>	3
Total:	31

Da die Fahrenden hauptsächlich vom Frühling bis in den Herbst, vereinzelt auch im Winter, unterwegs sind, genügen lediglich die Kategorien A) und B) den Anforderungen an die Öffnungszeiten der Durchgangsplätze, was rund zwei Dritteln entspricht. Die beiden Kategorien C) und D) werden durch die Organisationen der Fahrenden in aller Deutlichkeit als unbefriedigend bezeichnet, wobei sie den Begriff "Periodischer Durchgangsplatz" verwenden (Der in diesem Bericht allgemeiner gefasste Begriff "Eingeschränkt benutzbarer Durchgangsplatz", das heisst neben dem Aspekt der Öffnungszeiten auch bezüglich Infrastruktur, Benützungskosten etc., wird in Kap. 4.2.2 thematisiert.)

Favorisiert werden die ganzjährig geöffneten Plätze (Kategorie A), um in Anbetracht der teilweise schwierigen Situation auf dem Wohnungsmarkt in den Wintermonaten auf solche Plätze ausweichen zu können (vgl. in diesem Zusammenhang die erwähnten Kombinationen von Stand- und Durchgangsplätzen in Luzern, Grenchen und Aarau, Kaiseraugst, Windisch und Würenlos).

Zusätzlich ist darauf hinzuweisen, dass bei zwei Plätzen der Kategorien A und B die maximale Dauer eines einzelnen Aufenthalts für die Fahrenden nur 2 (Rüthi, SG) bzw. 3 Wochen (Zofingen) beträgt. Gemäss den Organisationen der Fahrenden wird die Möglichkeit für eine Aufenthaltsdauer bis zu 4 Wochen (ein Monat) als sehr wichtig bezeichnet, um ihre Lebens- bzw. Arbeitsweise ausüben zu können.

#### Belegung:

Die Belegung der Durchgangsplätze ist sehr unterschiedlich. Allgemeine Tendenzen sind aus den Umfragen kaum ersichtlich. Auf rund 5 bis 8 Plätzen haben Fahrende in den vergangenen Jahren kaum oder gar nicht gehalten. Die Umfragen bei den Organisationen der Fahrenden lassen diesbezüglich den Schluss zu, dass die geringe Grösse (weniger als 5 Stellplätze) und/oder die mangelnde Infrastruktur, teilweise in Kombination mit unverhältnismässigen Mietkosten dafür verantwortlich sind. Weitere allgemeine Aussagen zur Belegungsstatistik der Durchgangsplätze sind in Anbetracht der unvollständigen, heterogenen Datenlage kaum möglich, ebenso lassen sich keine zeitlichen Tendenzen / Trends ableiten.

## Provisorische Plätze:

Die für das Jahr 2015 erhobenen 31 Durchgangsplätze weisen bezüglich ihrer Bewilligung (nur teilweise langfristige bzw. planungsrechtliche Sicherung) einen mehr oder weniger "definitiven" Charakter auf. Ergänzend dazu wurden in den letzten Jahren mehrere sogenannte provisorische Durchgangsplätze eingerichtet. Insbesondere im Kanton Bern wurden - als Folge von Demonstrationen in der Hauptstadt und in Nidau (bei Biel) durch Vertreter von Fahrenden (Bewegung der Schweizer Reisenden) im Jahr 2014 - Durchgangsplätze mit provisorischem Charakter durch die Behörden zur Verfügung gestellt. Bei solchen provisorischen Durchgangsplätzen handelt es sich mehrheitlich um terminlich klar definierte, befristete Haltemöglichkeiten, wobei teilweise eine Option zur Verlängerung der Betriebsdauer bzw. zur Überführung in einen definitiv bewilligten Platz (inklusive Infrastruktur) seitens der Gemeinde oder des Kantons besteht. Der seit längerem bestehende, nicht befristete Platz in Wettingen stellt in diesem Sinne einen Spezialfall dar. Er gilt als kommunaler Platz mit Mehrfachnutzung und kann aus Sicht des Kantons Aargau als provisorischer Platz bezeichnet werden.

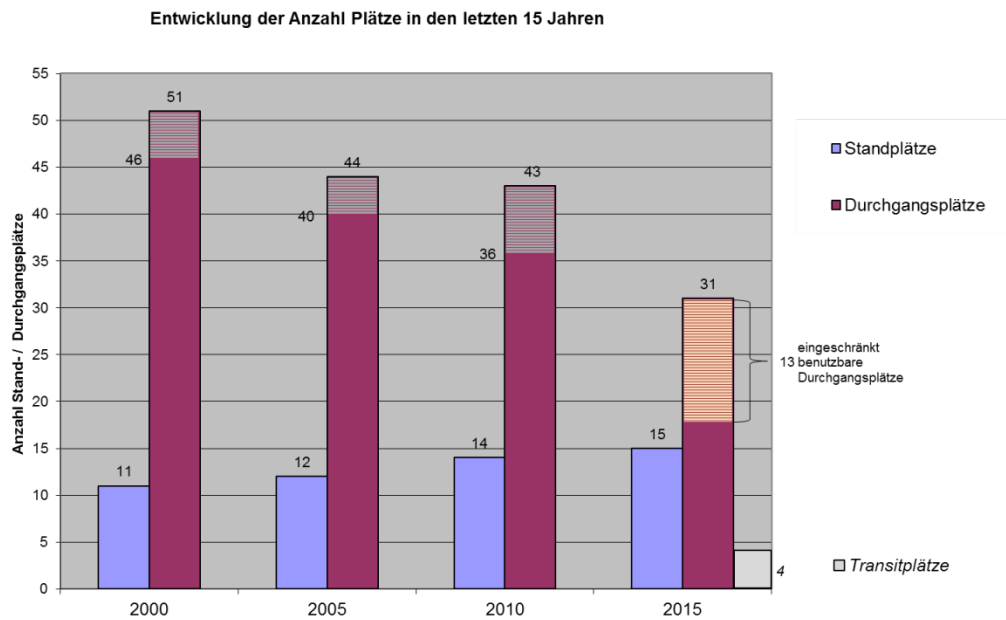
Es handelt sich bei den Provisorien um folgende Standorte:

Kanton	Gemeinde	Anzahl Stellplätze
Zürich	Zürich	15
Bern	Bern	20
	Biel	15
	Matten b. Interlaken	15
	Sumiswald	5
Aargau	Wettingen	20
Ticino	Giubiasco	15
Jura	Courtedoux	10
Total:	ca. 8	ca. 115

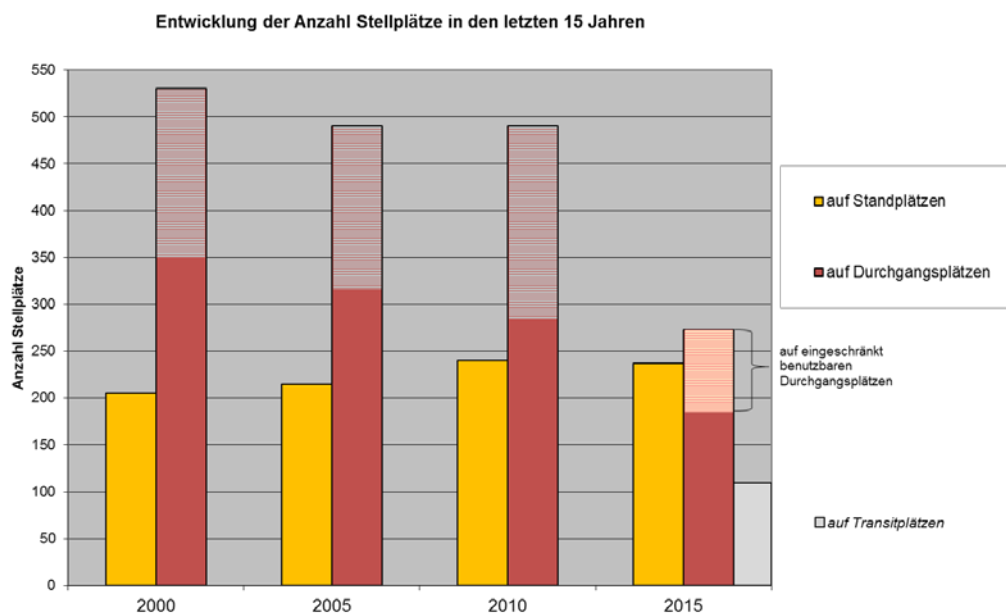
Diese Provisorien sind nicht Bestandteil der auf Seite 16 aufgeführten Statistik der Anzahl Durchgangsplätze.

3.2.3 Übersicht der Veränderungen

Die folgenden Diagramme und die Karte fassen die Veränderungen der Anzahl Stand- und Durchgangsplätze während der vergangenen 15 Jahre zusammen (Stand: Herbst 2015).



Während bei der Anzahl Standplätze eine leichte Zunahme (plus 4) zu verzeichnen ist, hat sich die Situation bei den Durchgangsplätzen deutlich verschärft. Deren Anzahl hat (unter Mitberücksichtigung der aus heutiger Sicht als Transitplätze zu bezeichnenden Plätze) von 46 auf 31, das heisst um rund einen Drittel, abgenommen.





# Fahrende und Raumplanung

## Stand- und Durchgangsplätze Veränderungen 2000 bis 2015

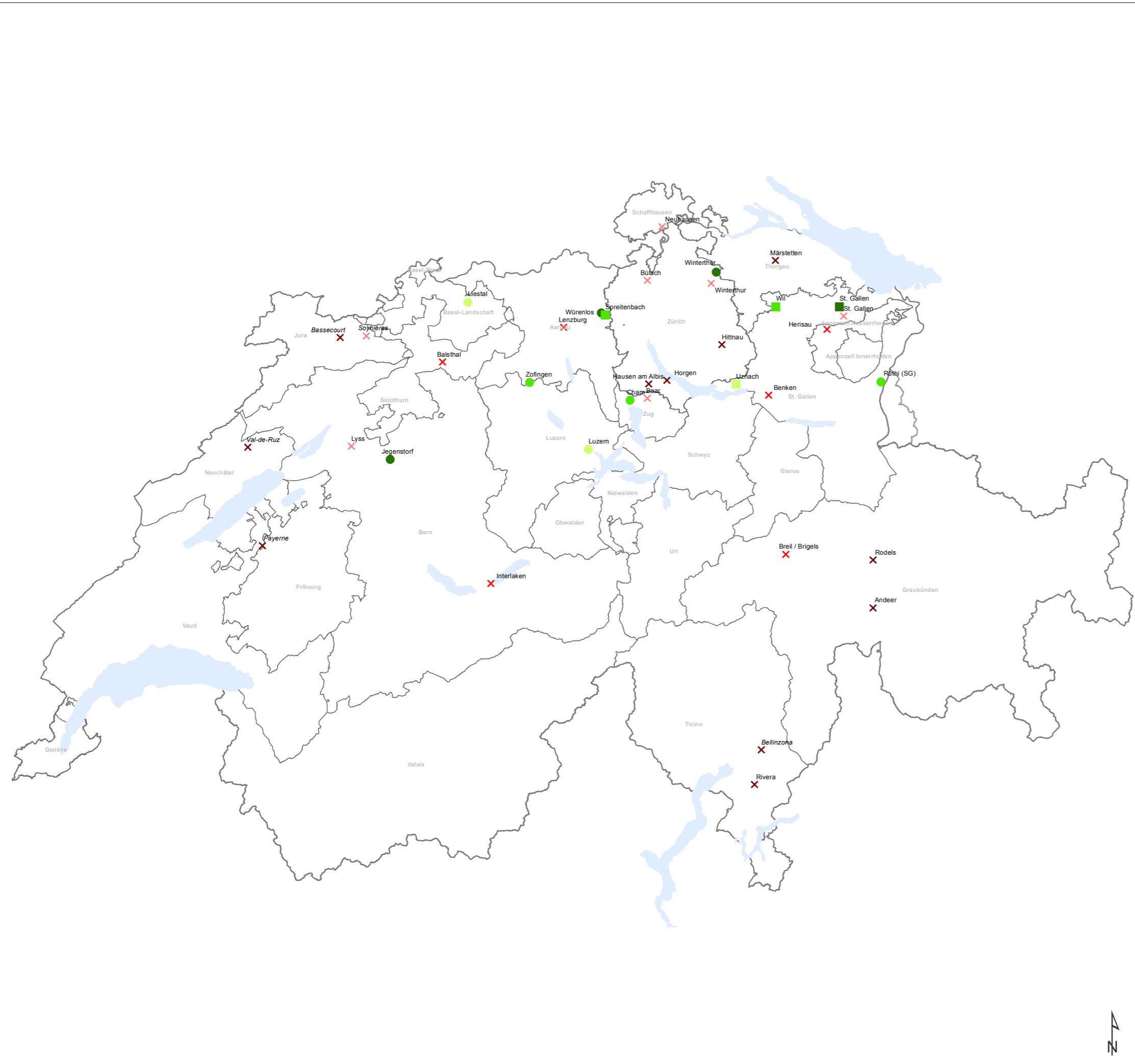
Stand: Herbst 2015



### Veränderungen:

2000-2005    2005-2010    2010-2015

- Standplatz neu erstellt bzw. neu berücksichtigt
- Durchgangsplatz neu erstellt bzw. neu berücksichtigt
- Durchgangsplatz aufgehoben (*Transitplatz aufgehoben*)



## 3.2.4 Zukünftig absehbare Veränderungen

Die Umfragen bei den Kantonen sowie Gespräche mit der Stiftung, den Organisationen der Fahrenden etc. 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	Gemeinde	Typ
Zürich	Schlieren	Durchgangsplatz
Schwyz	Feusisberg	Durchgangsplatz
Appenzell A.Rh.	Teufen (AR)	Durchgangsplatz

Der Durchgangsplatz in Schlieren wird im Jahr 2016 aufgrund der Erstellung der Limmattalbahn in diesem Bereich definitiv geschlossen. Der kleine Platz in der Gemeinde Feusisberg, der keinerlei Infrastruktur aufweist und durch die Fahrenden sehr selten benutzt wird, soll in absehbarer Zeit ebenfalls aufgehoben werden. Der Platz in Teufen wird seit der Sanierung des Zeughauses 2013 praktisch ganzjährig durch andere Nutzungen belegt (Parkplatz für diverse Veranstaltungen), weshalb die Gemeinde und der Kanton Appenzell A.Rh. auf der Suche nach Alternativ-Standorten sind - bisher ohne Ergebnis.

## b) Plätze in Projektierung / Vorbereitung

Gemäss Standbericht 2010 waren damals diverse neue Plätze vorgesehen. Im Folgenden wird jeweils der Stand der Umsetzung zum heutigen Zeitpunkt (Ende 2015), das heisst fünf Jahre später, wiedergegeben und symbolhaft gekennzeichnet:

- Projektierte Plätze als Ersatz für einen im Jahr 2010 bestehenden Platz:

Kanton	Gemeinde	Typ	Stand der Umsetzung:	
Genève	Versoix	Standplatz	Erstellung des Platzes im Eigentum des Kantons erfolgt (2012)	☺
Jura	Delémont	Durchgangsplatz	Festlegung im kant. Richtplan beabsichtigt (Zustimmung Parlament ausstehend)	~

- ☺ → Umsetzung erfolgt  
 ~ → Umsetzung "eingeleitet"  
 ! → Umsetzung nicht erfolgt

- Zusätzlich vorgesehene Plätze (gemäss Standbericht 2010):

Kanton	Gemeinde bzw. Region	Typ	Stand der Umsetzung	
Zürich	Winterthur	Durchgangsplatz	Erstellung des Platzes inkl. rechtliche Sicherung etc. erfolgt (2013)	☺
Bern	Belp	Standplatz	Erstellung und Abgabe im Baurecht an Fahrende erfolgt	☺
Solothurn	Oensingen	Stand-/Durchgangsplatz	Festsetzung im kantonalen Richtplan (in Vernehmlassung)	~
St.Gallen	Gossau	Durchgangsplatz	Festsetzung im kant. Richtplan, kommunale Ablehnung (Abstimmung 2016)	!
St.Gallen	St.Gallen	Standplatz	Erstellung des Platzes inkl. rechtliche Sicherung etc. erfolgt (2013)	☺
St.Gallen	Thal	Durchgangsplatz	Festsetzung im kant. Richtplan, kommunale Ablehnung (Abstimmung 2014)	!
Aargau	Nicht bestimmt	Standplatz	Vororientierung im kant. Richtplan, Erstellung ausstehend	~
Aargau	Region Aarau	Durchgangsplatz	Festsetzung im kant. Richtplan (Gemeinde Würenlos); Sanierung, Vereinbarung mit Eigentümer etc. erfolgt	☺
Aargau	Region Freiamt	Durchgangsplatz	Festsetzung im kant. Richtplan (Gemeinde Merenschwand); Erstellung ausstehend	~
Aargau	Region Lenzburg	Durchgangsplatz	Vororientierung im kant. Richtplan, Erstellung ausstehend	~
Valais	Region Mittelwallis	Durchgangsplatz	Diskussionen Kanton mit Gemeinden im Gange	~
Valais	Region Oberwallis	Durchgangsplatz	Diskussionen Kanton mit Gemeinden im Gange	~

☺ → Umsetzung erfolgt

~ → Umsetzung "eingeleitet"

! → Umsetzung nicht erfolgt

Aus der Tabelle geht hervor, dass von den 14 geplanten Plätzen in den letzten fünf Jahren deren 4, das heisst knapp ein Drittel, erstellt worden sind. Zwei Plätze konnten aufgrund negativer Volksentscheide auf kommunaler Ebene nicht verwirklicht werden (Gossau, Thal), während bei rund zwei Dritteln die Realisierung noch ausstehend ist.

Zusätzlich zu den im Standbericht 2010 erwähnten neu zu erstellenden Plätzen stehen in den letzten Monaten folgende Plätze zur Diskussion und dürften gemäss Absicht des jeweiligen Kantons in absehbarer Zeit erstellt werden:

- Neu ergänzend vorgesehene Plätze:

Kanton	Gemeinde bzw. Region	Typ
Bern	Erlach	Standplatz
Bern	Herzogenbuchsee	Stand- und/oder Durchgangsplatz
Bern	Muri bei Bern	Stand- und/oder Durchgangsplatz
Bern	Matten bei Interlaken	Stand- und/oder Durchgangsplatz
Solothurn	Flumenthal	Standplatz
Basel-Stadt	Stadt Basel	Standplatz
Graubünden	Zillis	Stand- und Durchgangsplatz
Neuchâtel	Im Bereich des Sees	Durchgangsplatz
Ticino	Lodrino	Durchgangsplatz

Gemäss den vorgehend aufgeführten Tabellen laufen zurzeit Diskussionen bzw. Planungen für die Realisierung von rund 15 - 20 neuen Stand- bzw. Durchgangsplätzen.

Im bündnerischen Zillis steht der bestehende Campingplatz „Rania“ seit Juni 2016 offiziell für Fahrende zur Verfügung, wie die Radgenossenschaft der Landstrasse als neue Pächterin kürzlich mitgeteilt hat.

In räumlicher Hinsicht fällt auf, dass Initiativen für neue Plätze vor allem im zentralen Mittelland und der Ostschweiz lanciert worden sind, in den letzten Jahren zudem im Kanton Bern (Stichwort: Provisorische Plätze). In Teilen der Romandie (Vaud) und in der Innerschweiz besteht hingegen, in Anbetracht der sehr geringen Anzahl bestehender Plätze, ein grosser Nachholbedarf.

Insgesamt zeigen die Tabellen, dass in zahlreichen Regionen bzw. Gemeinden der Schweiz teilweise seit mehreren Jahren (!) neue Plätze geplant sind. Wie die Erfahrungen zeigen, benötigt die Realisierung von Plätzen 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 sowie ein ungenügender politischer Wille in der jeweiligen Standortgemeinde, aber auch 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 gelten einerseits die Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende" und andererseits die Organisationen der Fahrenden.

#### 3.3.1 Bund

Als wichtige Aktivitäten des Bundes in den letzten 5 Jahren sind zu nennen:

Herausgabe des dritten Berichts der Schweiz zur Umsetzung des Rahmenübereinkommens des Europarates zum Schutz nationaler Minderheiten (Januar 2012):

Feststellung des Bundes, dass sich die Situation bezüglich Stand- und Durchgangsplätzen für Fahrende in den vergangenen 10 Jahren trotz verschiedenster Bemühungen nicht verbessert hat.

Arbeitsgruppe zur Verbesserung der Bedingungen für die fahrende Lebensweise und zur Förderung der Kultur der Jenischen, Sinti/Manouche und Roma:

Die Arbeitsgruppe unter Federführung des Bundesamts für Kultur (BAK) geht zurück auf zwei Motionen aus dem Parlament, als Reaktion auf Demonstrationen seitens Vertretern von Fahrenden im Jahr 2014. In seiner Antwort hat der Bundesrat erklärt, dass er sich für die Ausarbeitung konkreter Massnahmen einsetzen will, um den fahrenden Minderheiten eine ihrer Kultur entsprechende Lebensweise zu ermöglichen. Zu diesem Zweck hat eine Arbeitsgruppe bestehend aus Bundesämtern, Kantonen, Gemeinden, Vereinigungen von Fahrenden und weiteren Gremien (BPUK, Gemeindeverband etc.) Ziele und Massnahmen diskutiert. Auf dieser Grundlage erarbeitet der Bund einen Aktionsplan zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für die fahrende Lebensweise und zur Förderung der Kultur der Jenischen, Sinti und Roma. Der Aktionsplan gilt als Bestandteil der Strategie Nachhaltige Entwicklung 2016-2019 (SNE) des Bundes.

Kantonale Richtplanung:

Als wichtige Grundlage zur Beurteilung der kantonalen Richtplanungen durch den Bund dient die bereits im Gutachten (2001) und den Standberichten 2005 bzw. 2010 geforderte Ergänzung des Leitfadens des Bundes für die kantonale Richtplanung (1997) mit den räumlichen Ansprüchen der Fahrenden durch das ARE. Diesbezüglich liegt seit 2008 ein interner Entwurf zur Beurteilung der Richtpläne der 3. Generation vor, der auch das Thema Fahrende berücksichtigt (Mindestanforderungen, Umsetzungsaspekte etc.). Gemäss Auskunft des ARE habe sich auf dieser Basis im Rahmen der Prüfung und Genehmigung kantonaler Richtpläne inzwischen eine Praxis etabliert, welche sich bewähre und einen einheitlichen Standard in Bezug auf das Thema Fahrende gewährleiste. Wann eine definitive Überarbeitung des Kapitels "Siedlung" inklusive Berücksichtigung des Themas Fahrende erfolgt, stehe vorderhand nicht fest.

## 3.3.2 Kantone

Die Anliegen der Fahrenden sind durch die einzelnen Kantone bisher unterschiedlich berücksichtigt worden. Die Sichtweise, dass ein kantonales und gesamtheitlich abgestimmtes Konzept für Stand- und Durchgangsplätze auszuarbeiten ist, scheint sich durchzusetzen. Auf Stufe Richtplanung sind weitere Kantone in den letzten 5 Jahren aktiv geworden. Dabei wurde auch auf das Gutachten "Fahrende und Raumplanung" (2001) und die Standberichte 2005 bzw. 2010 als Grundlagendokumente hingewiesen. Die folgenden Ausführungen fokussieren auf die kantonale Richtplanung.

## Richtplanung:

Die folgende Übersicht ermöglicht einen groben Vergleich der bisherigen Berücksichtigung in den Richtplänen als strategische, behördenverbindliche Planungsinstrumente 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 Richtplan berücksichtigt / erwähnt
- Thema Fahrende in Richtplan nicht berücksichtigt
- ▶ Thema Fahrende zurzeit in Richtplan in Erarbeitung (Vernehmlassung)

Während 2005 die Bedürfnisse der Fahrenden von lediglich 5 Kantonen in ihrem kantonalen Richtplan konkretisiert worden sind, erhöhte sich diese Zahl bis 2010 auf 14, was rund der Hälfte aller Kantone entspricht.<sup>8</sup> Heute behandeln mehr als drei Viertel aller Kantone (21 von 26) das Thema Fahrende bzw. Stand- und Durchgangsplätze in ihrem Richtplan. Beim Kanton Solothurn liegt ein entsprechender Entwurf vor, der noch nicht genehmigt ist.

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 Richtplänen eine Zuweisung der Zuständigkeiten zwischen dem Kanton und den Gemeinden bzw. Regionen vorgenommen. Die Sensibilisierung der Bevölkerung bzw. die rechtliche

<sup>8</sup> vgl. Standbericht 2005, Kap. 5.2.2 und Standbericht 2010, Kap. 3.3.2

Sicherung der bereits bestehenden Durchgangsplätze wird bei rund einem Viertel der Kantone im Richtplan erwähnt. Die Gewährleistung des spontanen Halts (vgl. Kap. 3.4.2) durch eine Planungsanweisung im Richtplan des Kantons Aargau ist zu begrüssen.<sup>9</sup> Der Aspekt der ausländischen Fahrenden wird nur in den Kantonen Bern, Aargau und Jura (in Überarbeitung) thematisiert.

#### Konzepte:

Während in den Kantonen St.Gallen und Aargau bereits vor 2010 Konzepte erarbeitet worden sind, erfolgte dieser Schritt seither in den Kantonen Bern (2011, Vertiefung 2013), Schwyz (2012) und Zürich (Entwurf 2011, in Überarbeitung). Diese Dokumente bilden die Basis für eine detaillierte Berücksichtigung der Thematik im jeweiligen kantonalen Richtplan wie auch als Entscheidungsgrundlage für betroffene Regionen und Gemeinden und stellen somit ein zentrales Grundlagendokument für den Kanton dar.

Das 2015 im Kanton Wallis erarbeitete Konzept muss noch durch den Kanton verabschiedet werden.

#### Weiteres:

Mehrere Kantone haben eine kantonale Fachstelle bzw. einen Mediator des Kantons für Fahrende bezeichnet, um eine langfristige koordinierende Funktion zwischen Behörden, Verwaltung und den Organisationen der Fahrenden wahrnehmen zu können.

Im Kanton Bern ist die seit 2007 bestehende Arbeitsgemeinschaft AG Fahrende<sup>10</sup> zu erwähnen, die im Mai 2014 zusätzlich einen Ausschuss ernannt hat, der die Standortsuche für Stand- und Durchgangsplätze vorantreiben soll.

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

Auf die rechtliche Berücksichtigung der Anliegen der Fahrenden in kantonalen Erlassen (Gesetze, Verordnungen etc.) wird in Kap. 3.4.3 eingegangen.

### 3.3.3 Gemeinden

#### Nutzungsplanung:

Im Sinne einer langfristigen Sicherung wurden für die neuen Stand- und Durchgangsplätze<sup>11</sup> (vgl. Kap. 3.2) teilweise Zonen bzw. Sondernutzungspläne mit detaillierten Regelungen / Vorschriften und folgenden Bezeichnungen geschaffen:

---

<sup>9</sup> "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 4.1 Halteplätze für Fahrende)

<sup>10</sup> Die AG Fahrende des Kantons Bern setzt sich aus Vertretern des Kantons, der bernischen Kommunalverbände und den Fahrenden zusammen und steht unter der Leitung des Amts für Gemeinden und Raumordnung (AGR).

<sup>11</sup> In Jegenstorf erfolgte die rechtliche Sicherung des privat betriebenen, in der Landwirtschaftszone liegenden Platzes durch einen Dienstbarkeitsvertrag inklusive Leistungsvertrag mit dem Kanton Bern.

- "Überbauungsplan Schiltacker II (Standplatz Fahrende)" (Stadt St.Gallen)
- "Öffentlicher Gestaltungsplan Durchgangsplatz für Fahrende" (Winterthur)
- "Spezialzone Fahrende SPF" (Würenlos)

Bei den bestehenden Plätzen haben sich in den letzten 5 Jahren praktisch keine Änderungen der Zonierung ergeben. Dies dürfte mit ein Grund sein, weshalb die Aufhebung diverser Durchgangsplätze (vgl. Kap. 3.2.2) ohne grosses Aufsehen bzw. Einsprachemöglichkeiten erfolgen konnte.

Vereinbarungen, Platzordnungen:

Unter anderem im Kanton Aargau wurden für neue und sanierte Durchgangsplätze (Betriebs-) Vereinbarung zwischen dem Kanton und der Gemeinde bzw. dem Grundeigentümer unterzeichnet, um eine klare Koordination, Aufgabenteilung, zeitliche Verpflichtung etc. sicherzustellen.

Um einen möglichst reibungslosen Betrieb zu gewährleisten, wurden für die neuen Durchgangsplätze (Winterthur, Jegenstorf, Würenlos), teilweise nach Rücksprache mit der Stiftung sowie der Radgenossenschaft, Platzordnungen erlassen.

#### Rechtliche Sicherung

Es handelt sich um die langfristige Sicherstellung eines Platzes durch öffentliches und/oder privates Recht. Dabei ist zu unterscheiden:

##### a) öffentlich-rechtliche Sicherung:

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

Im Weiteren sind Betriebsvereinbarungen als öffentlich-rechtliche Verträge zwischen dem Kanton und der Standort-Gemeinde zu nennen.

##### b) privat-rechtliche Sicherung:

Darunter wird die Sicherstellung aufgrund des Eigentums des betroffenen Grundstücks verstanden. Einen Spezialfall der privatrechtlichen Sicherung bildet der Abschluss eines Dienstbarkeitsvertrags, beispielsweise zwischen dem Kanton und einem privaten Grundeigentümer (mit Eintrag im Grundbuch)

#### 3.3.4 Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende

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

- Website "Schweizer Fahrende in Geschichte und Gegenwart" -> Aufklärungsarbeit in deutscher, französischer und italienischer Sprache
- Tagung "40 Stand- und 80 Durchgangsplätze für Fahrende bis 2020 - unverschämte Forderung oder Mindestangebot an eine Minderheit?" (07. April 2011), Patronat: EDA und EDI



- Dokument „Best practice“, 2012 (Beispiele vorbildhafter Plätze, Vorgehen bei der Neuschaffung von Stand- und Durchgangsplätzen, möglicher empfohlener Inhalt von Vereinbarungen/Reglementen)
- Bericht zum Wohnsitz von Fahrenden, 2012
- Invaliditätsbemessung bei einer zur Gemeinschaft der Fahrenden gehörenden Person, 2012 (Bundesgerichtsurteil vom 15.03.2012, 9C\_540/2011)
- Der Handlungsbedarf in Bezug auf die Fahrenden verlangt mehr finanzielle Mittel: Gemäss Kulturbotschaft des Bundesrats sollen dem Bund und der Stiftung zusätzliche Mittel für die Förderperiode 2016-2020 zur Verfügung stehen.
- Zusammenarbeit mit Eidg. Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS), insbesondere armasuisse, betreffend Möglichkeiten für neue Plätze für Fahrende
- Mitarbeit in der Arbeitsgruppe zur Verbesserung der fahrenden Lebensweise und zur Förderung der Kultur der Jenischen, Sinti und Roma unter der Leitung des BAK mit dem Ziel der Erarbeitung eines Aktionsplans

### 3.4 Rechtliche Grundlagen

Das Bundesgerichtsurteil 129 II 321 vom 29. März 2003, wonach die räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden als Teil der Schweizer Bevölkerung in der Raumplanung verstärkt berücksichtigt werden müssen, ist auch heute von grosser Bedeutung. Es wird immer wieder Bezug auf dieses Urteil genommen, das eine zentrale Rechtsgrundlage bildet. Eine entsprechende durchsetzbare Verpflichtung der Gemeinwesen besteht hingegen nach wie vor nicht.

#### 3.4.1 Kulturförderungsgesetz

Das Kulturförderungsgesetz ist am 1. Januar 2012 in Kraft getreten. Es enthält in Art. 17 die Bestimmung, wonach der Bund Massnahmen treffen kann, "um den Fahrenden eine ihrer Kultur entsprechende Lebensweise zu ermöglichen." Damit wurde die rechtliche Grundlage geschaffen, dass der Bund weitergehend als bis anhin 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.<sup>12</sup> Die Kulturbotschaft 2016-2020 wurde am 19. Juni 2015 durch das Parlament gutgeheissen. Sie bildet die Voraussetzung, damit auf Basis von Art. 17 Kulturförderungsgesetz eine substanzielle Beitragserhöhung für die Stiftung Zukunft Schweizer Fahrende erfolgen kann (vgl. Kap. 3.3.4).

---

<sup>12</sup> Mit dem Inkrafttreten des Kulturförderungsgesetzes wurde das Bundesgesetz betreffend die Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende" (7. Oktober 1994) aufgehoben.

### 3.4.2 Raumplanungsgesetz

Am 1. Mai 2014 trat das revidierte Raumplanungsgesetz in Kraft, welches insbesondere beim Thema Richtpläne und Siedlung bzw. Bauzonen Anpassungen erfahren hat. Das Thema Fahrende wurde in dieser Revision zwar nicht thematisiert. Bedeutsam ist aber die Übergangsbestimmung (Art. 37b RPG), wonach die Kantone innert fünf Jahren ihre Richtpläne betreffend Mindestinhalt im Bereich Siedlung anzupassen haben. Aufgrund der gemäss RPG geforderten gesamthaften Betrachtungsweise des Themas Siedlung bietet sich die Gelegenheit, den Aspekt der Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende mit zu berücksichtigen bzw. zu präzisieren. Dies betrifft neben der kantonalen Richtplanung auch die Überprüfung der kantonalen Planungs- und Baugesetze, die momentan in mehreren Kantonen im Gange ist (z.B. Bern, Appenzell AR, St.Gallen), sowie im Anschluss daran die Ortsplanungen der Gemeinden.

### 3.4.3 Kantonale Ebene

Im Kanton Obwalden wurde im neu geschaffenen Gesetz über das Campieren (04.12.2014) die Erstellung eines Durchgangsplatzes im Sarneraatal mittels eines kantonalen Nutzungsplans festgelegt.

In den übrigen Kantonen sind gemäss den Umfragen bei den kantonalen Raumplanungsfachstellen 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.<sup>13</sup> Hingegen muss festgestellt werden, dass in gewissen Kantonen der Spontane Halt zunehmend regularisiert wird. Beispielsweise schränken die Kantone Freiburg, Waadt und Neuenburg den Spontanhalt ein, indem sie eine behördliche Bewilligung verlangen. Als Grundlage für diese Verschärfungen können die "Empfehlungen vom 31. Oktober 2013 über das Parkieren von Fahrenden in der lateinischen Schweiz" der Konferenz der Justiz- und Polizeidirektoren der lateinischen Schweiz (LKJPD, franz: CLDJP) genannt werden. Darin wird unter anderem ausgesagt, dass - auch im Falle des Einverständnisses eines Grundeigentümers mit einem spontanen Halt von Fahrenden - die Polizei die Gemeindebehörde darüber informiert (vgl. Art. 16 Abs.1 der Empfehlungen).

Da die Rechtslage bezüglich der Ermöglichung des spontanen Halts schweizweit kaum zu überblicken ist, stellt sich die Frage, ob eine einheitliche Regelung auf Bundesebene zweckmässig und mehrheitsfähig ist.

Im Kanton Bern sind Bestrebungen im Gange, eine Rechtsgrundlage zu schaffen, wonach das Instrument der kantonalen Überbauungsordnung (kant. Nutzungsplanung) auch für die Erstellung von Stand- und Durchgangsplätzen eingesetzt werden kann. Mit der entsprechenden Än-

---

<sup>13</sup> Als Beispiel sei die seit 2008 geltende Regelung im Kanton Luzern genannt: In diesem Kanton kann die Gemeinde "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." (vgl. § 177 PBG LU)

derung des Baugesetzes (Stand 9.6.2016, Referendumsvorlage)<sup>14</sup>, soll die Kompetenz des Kantons gestärkt werden, indem das üblicherweise kommunale Verfahren für eine Umzonung etc. entfällt.

Dazu lässt sich einerseits sagen, dass die kommunale Kompetenz - als Merkmal des föderalistischen Schweizer Systems - in der Vergangenheit in mehreren Gemeinden zur Ablehnung durch die Stimmbevölkerung geführt und die Schaffung neuer Plätze verhindert hat. Andererseits scheint es fragwürdig, ob eine kantonale Nutzungsplanung dazu beiträgt, die Akzeptanz eines Platzes in der Bevölkerung vor Ort zu fördern.

### **3.5 Evaluation ehemaliger Militärareale**

Die Stiftung hat die im Standbericht 2010 erwähnte Arbeit mit dem Eidgenössischen Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS), insbesondere mit armasuisse, weitergeführt. Die Vertreter der Stiftung und von armasuisse haben sich während Jahren intensiv bemüht, den Kantonen geeignete Grundstücke aus dem Dispositionsbestand der Armee zur Schaffung von Plätzen für Fahrende vorzuschlagen. Der Bund hat den Kantonen insgesamt rund 50 geeignete Grundstücke zu sehr massvollen Preisen angeboten.

Die Erfolge diesbezüglich sind bescheiden: Noch offen ist, ob auf einem Gelände im Kanton Tessin (Bereich Flugplatz Lodrino), welches sich aus der Sicht aller Beteiligten ideal für die Schaffung eines Durchgangsplatzes eignen würde, ein Platz entstehen wird; Die Stiftung hat angeregt, dass der Bund weitere Areale prüft, die sich heute noch im Kernbestand der Armee befinden. Es stellt sich die Frage, ob diese Prüfung auch unabhängig vom seit Jahren laufenden Stationierungskonzept erfolgen kann.

Armasuisse ist nach wie vor bereit und gewillt, gemeinsam mit den Kantonen vorhandene Plätze zu evaluieren und als Stand- oder Durchgangsplätze zur Verfügung zu stellen. Auch andere Grundstücke in Bundesbesitz, zum Beispiel vom Bundesamt für Strassen (ASTRA), sollten bei Bedarf auf ihre Eignung hin geprüft werden.

---

<sup>14</sup> Art. 102 Baugesetz (kantonale Überbauungsordnung): Zonen für öffentliche Nutzungen, insbesondere für Halteplätze für Fahrende, sowie Zonen für Sport- und Freizeitanlagen, Grünzonen und Schutzgebiete; (Abs. 1, Bst. e)

### 3.6 Folgerungen aus der Ausgangslage

Im Gutachten aus dem Jahr 2001 wurden unter anderem die folgenden Schlussfolgerungen aus der Ausgangslage gezogen (links), die aus heutiger Sicht kurz kommentiert werden (rechts):

- Die räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden für die nächsten Jahre sind bekannt.	- Dies gilt auch aus heutiger Sicht (gemäss Umfrage bei den Organisationen der Fahrenden).
- Der Mangel an Stand- und Durchgangsplätzen ist offensichtlich.	- Die Situation hat sich bei den Durchgangsplätzen verschärft. Insgesamt ist der Mangel nachwievor offensichtlich.
- Die bestehenden Standplätze sind fast vollständig belegt.	- Teilweise besteht ein zu geringes Angebot an Stellplätzen auf den bestehenden Standplätzen, um die dortige Nachfrage abzudecken.
- Die meisten der bestehenden Durchgangsplätze weisen erhebliche Mängel auf.	- Dies trifft trotz der erfolgten Sanierung einiger Plätze gesamthaft immer noch zu.
- 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 Aussage trifft immer noch zu und bedarf vermehrter Anwendung. Darunter fällt beispielsweise das Zurverfügungstellen bzw. Einrichten von provisorischen Plätzen.  Diese Aussage trifft immer noch zu, wobei eine Verkürzung der oftmals sehr langen Zeitdauer dieser Prozesse anzustreben ist (Verfahrensbeschleunigung).

Gesamthaft können bzw. müssen die vor 15 Jahren formulierten Folgerungen durch die aktuellen Erhebungen bestätigt werden. Unter Berücksichtigung der Entwicklungen während der vergangenen Jahre, die trotz diverser Bemühungen keine wesentlichen Verbesserungen für die Fahrenden gebracht haben, weisen diese Folgerungen aus heutiger Sicht etwas andere Akzente auf, wie nachfolgende Aufzählung zeigt.

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

Aufgrund der deutlich abgenommenen Anzahl Durchgangsplätze hat sich die Lage für die Fahrenden in den vergangenen 15 Jahren trotz einiger Verbesserungen verschärft. Sowohl die Anzahl Standplätze als auch diejenige der Durchgangsplätze ist weit von der seit Jahren geforderten Zielgrösse entfernt. Die Gefährdung der fahrenden Lebensweise ist umso besorgniserregender angesichts der steigenden Anzahl junger Fahrender, die ihre traditionelle Lebensweise nur unter erschwerten Bedingungen ausüben können (vgl. Kap. 3.2.1). 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 konkre-

tes Handeln, also das zielgerichtete Umsetzen der Ideen und Absichtserklärungen vor Ort, von grosser Dringlichkeit, um die Lebensweise der Fahrenden zu ermöglichen.

- **Der Mangel an Stand- und Durchgangsplätzen führt zu einer akuten Gefährdung der Lebensweise der Fahrenden**

Bei den Standplätzen gibt es dank der Schaffung eines neuen zusätzlichen Platzes eine kleine Verbesserung für einige wenige fahrende Familien (vgl. Kap 3.2.1). Nach wie vor müssen aber zahlreiche Fahrende unfreiwillig die Wintermonate in Wohnungen verbringen. Einzelne Standplätze sind mittlerweile zu klein, um den heutigen bzw. zukünftigen Bedürfnissen der Fahrenden (nachfolgende Generation) zu entsprechen.

Bei den Durchgangsplätzen hat sich die Situation seit dem Jahr 2000 wie erwähnt massiv verschlechtert (vgl. Kap. 3.2.2). Mehr als der Hälfte der Schweizer Fahrenden wird durch den Mangel an Durchgangsplätzen die Verwirklichung ihrer Lebensweise verunmöglicht. Durch die bereits erfolgte oder die absehbare Schliessung mehrerer Plätze entstehen in der feinen Verteilung der Durchgangsplätze über die Schweiz weitere Lücken. Die Fahrt zur Arbeit bzw. zu den Kunden wird somit länger und erschwert den Erwerb der Fahrenden. Zusätzlich werden dadurch die bestehenden Durchgangsplätze intensiver benutzt, was teilweise zu Überbelegungen führt.

In diesem Zusammenhang weisen die Organisationen der Fahrenden mit aller Deutlichkeit darauf hin, dass von den bestehenden 31 Durchgangsplätzen gemäss Kap. 3.2.2 deren 5 faktisch nicht (mehr) benutzbar sind. Neben den definitiv bzw. absehbar in naher Zukunft nicht mehr existierenden Plätzen (Schlieren, Feusisberg, Teufen AR) handelt es sich dabei um solche mit grossen qualitativen Mängeln. Weitere 9 Durchgangsplätze stehen während der Hauptreisezeit im Sommerhalbjahr aufgrund anderweitiger Nutzungen (Märkte, Feste, Parkplätze für div. Veranstaltungen, Events etc.) nur eingeschränkt für die Fahrenden zur Verfügung. Solche von den Organisationen der Fahrenden als "periodisch" bezeichnete Plätze werden klar als ungenügend taxiert und daher nicht bzw. kaum besucht. Somit ist zusammenfassend festzuhalten, dass von den bestehenden 31 Durchgangsplätzen knapp die Hälfte (13) als nur "eingeschränkt benutzbar" bezeichnet werden muss.

- **Die bestehenden Durchgangsplätze dürfen keinesfalls aufgehoben werden**

Durchgangsplätze verschwinden meist ohne grosses Aufsehen. 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. Im Unterschied dazu sind Aufwertungen bzw. Sanierungen bestehender Plätze bedeutend einfacher und kostengünstiger und sie lassen sich in der Regel innert kürzerer Zeit umsetzen. Es ist daher sehr lohnenswert, sich für den Erhalt bzw. die Aufwertung der bestehenden Durchgangsplätze einzusetzen. Falls eine qualitative Verbesserung bestehender Plätze nicht zustande kommt, besteht zumindest die Möglichkeit, einen angemessenen Ersatz-Standort zu fordern.

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

Die bestehenden Durchgangsplätze haben sich in den letzten 15 Jahren, abgesehen von punktuellen Verbesserungen bzw. Sanierungen, mehrheitlich nicht qualitativ verändert. Im Gutachten (2001) wurden diesbezüglich der Ausbau der Infrastruktur, das Senken von Mietpreisen, die Verbesserung der Öffnungszeiten und vor allem die (planungs-)rechtliche Sicherung als nötige Massnahmen erachtet.<sup>15</sup>

Gemäss den Organisationen der Fahrenden ist den periodischen bzw. eingeschränkt benutzbaren Plätzen ein grosses Augenmerk zu schenken. Dabei liegt der Verbesserungsbedarf primär in der kontinuierlichen Verfügbarkeit der Plätze während der Hauptreisezeit, verbunden mit unbürokratischem Abwickeln der Reservation, An-/Abmeldung etc.. Auch der Unterhalt der bestehenden, teilweise erneuerungsbedürftigen Infrastruktur, stellt ein Bedürfnis dar. Kostentensive Sanierungen, die längere Verhandlungen, Verfahren mit Einsprachemöglichkeiten der Bevölkerung etc. nach sich ziehen können, werden zwar gewünscht, haben aber nicht erste Priorität.

- **Die Möglichkeiten für neue Stand- und Durchgangsplätze sind, unter Berücksichtigung von Arealen der öffentlichen Hand, dringend auszuloten**

Das Fazit der Bemühungen zum Verkauf ehemaliger Militärareale des VBS an Kantone und Gemeinden zur Neunutzung als Stand- / Durchgangsplätze ist ernüchternd. Weitere Anstrengungen bei der Suche nach Flächen der öffentlichen Hand für Stand- und Durchgangsplätze sind generell von allen Seiten intensiv voranzutreiben.

- **Stand- und Durchgangsplätze bedürfen einer rechtlichen 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 rechtliche Sicherung in der Nutzungsplanung der jeweiligen Gemeinde (Spezialfall: kantonaler Nutzungsplan) also ein zentraler Aspekt.

Als Alternative dazu sind auch andere (öffentlich-)rechtliche Lösungen denkbar. So existieren vereinzelt Durchgangsplätze z.B. in der Landwirtschaftszone, deren langfristige Sicherung durch Betriebsvereinbarungen bzw. Leistungsverträge des Kantons mit dem Grundeigentümer (Gemeinde oder Private) erfolgt.

- **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 und kann als Selbsthilfe ohne Belastung der Gemeinschaft bezeichnet werden. Auch angesichts der Tatsache, dass die Anzahl Durchgangsplätze in den letzten 15 Jahren 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 und sollten landesweit aufeinander abgestimmt sein.

---

<sup>15</sup> vgl. Gutachten (2001), Kap.4.3.3 Räumliche Verteilung der Durchgangsplätze

- **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 4 Kantonen (St.Gallen, Aargau, Bern, Schwyz) 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 explizit verankert 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 mehr denn je eine unerlässliche Daueraufgabe dar. Die Präsenz des Themas "Fahrende" in den Medien wie auch im öffentlichen Diskurs ist - in positiver Hinsicht (!) - zu verstärken und kontinuierlich sicherzustellen. Sie bildet auch die Basis, damit die genannten planerischen Vorarbeiten Früchte tragen können und den politischen Prozess erfolgversprechend durchlaufen.

---

## 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 grundlegend verändert. Offenkundig ist der zunehmende Unmut von Gruppierungen unter den Fahrenden angesichts der sich stark zuspitzenden Situation betreffend Durchgangsplätze. Die Lebensqualität für die Fahrenden auf diesen rarer werdenden Haltemöglichkeiten lässt oftmals zu wünschen übrig, sei es aufgrund eines absoluten Minimums an Infrastruktur, Immissionen wie Lärm oder die unmittelbare Nähe von Deponien bzw. Abbaustandorten.

Die Fahrenden möchten ihrer Lebensweise, welche sich von der sesshaften Mehrheit unterscheidet, nachgehen. Die Ansprüche an den Raum sind aber nicht grundsätzlich verschieden:

- Ein Wohnen in gesicherten, lebenswerten Verhältnissen
- Arbeiten ohne Einschränkungen, um ein ausreichendes Einkommen zu erzielen

Das eigentliche Fahren verursacht den Fahrenden keine Probleme, jedoch das Halten. Die Lebensweise der Fahrenden erfordert, abgesehen von den Möglichkeiten für spontane Halte, 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 vor 15 Jahren im Gutachten „Fahrende und Raumplanung“ beschrieben sind, hat sich wenig verändert.<sup>16</sup> Gemäss den Umfragen bei den Organisationen der Fahrenden und den Ergebnissen der Arbeitsgruppe des Bundes (vgl. nachfolgend) ist davon auszugehen, dass sich die Lebensgewohnheiten der Fahrenden analog der sesshaften Bevölkerung gewandelt haben. Vergleichbar mit dem in den letzten Jahren und Jahrzehnten stark zunehmenden Flächenanspruch der sesshaften Bevölkerung (mehr Wohnfläche, d.h. heute rund 45 m<sup>2</sup> / Person) ist auch der Bedarf der Fahrenden bezüglich Fläche pro Stellplatz (grössere Wohnwagen bzw. Fahrzeuge, mehr Freiraum zum Wohnen, Arbeiten, Spielen der Kinder etc.) tendenziell gestiegen. Im Weiteren ist davon auszugehen, dass die Ansprüche an die Privatsphäre (vgl. Sicht-/ Lärmschutz bezüglich ausserhalb der Stand-/Durchgangsplätze, ev. auch innerhalb zwischen den Stellplätzen verschiedener Gruppen / Familien), die Sicherheit (Gewährleistung von Fluchtwegen bei Feueralarm, Schutz vor Diebstahl, Belästigungen etc.) wie auch den materiellen Komfort (Waschmaschinen, sanitäre Einrichtungen etc.) einem Wandel unterworfen sind.

Bezüglich des heutigen Bedarfs der Schweizer Fahrenden hat die Arbeitsgruppe "Plätze" unter der Federführung des BAK qualitative Anforderungen im Sinne von Standards definiert. Diese werden nachfolgend aufgelistet (linke Spalte) und jeweils angegeben, in welcher Gröszenordnung diese Anforderungen auf den bestehenden Stand- und Durchgangsplätzen (ohne provisorische Plätze und Transitplätze) eingehalten werden können (rechte Spalte):

---

<sup>16</sup> vgl. Gutachten (2001), Kap. 4.2 Anforderungen an Stand- und Durchgangsplätze



Anforderungen / Standards gemäss Arbeitsgruppe "Plätze":	Ist-Zustand gemäss Erhebung durch ERR 2015:
<b>a) Standplätze</b>	
7-25 Stellplätze	Rund <b>drei Viertel</b> aller Plätze mit $\geq 7$ Stellplätzen (Rund ein Viertel mit $\geq 20$ Stellplätzen)
Die Gesamtgrösse sollte 8'000 - 12'000 m <sup>2</sup> betragen.	Rund <b>ein Viertel</b> aller Plätze mit $\geq 8'000$ m <sup>2</sup> (Rund die Hälfte mit $\geq 2'000$ m <sup>2</sup> )
Kosten: 200-300 Franken pro Stellplatz monatlich.	Rund <b>die Hälfte</b> aller Plätze
<b>b) Durchgangsplätze</b>	
Die Plätze sollten ganzjährig zur Verfügung stehen.	Rund <b>ein Drittel</b> aller Plätze, inkl. Mischformen, die im Winter auch als Standplätze genutzt werden (Thun, Luzern Grenchen, Aarau, Kaiseraugst, Windisch, Würenlos)
Es sollten mindestens 10 Stellplätze zur Verfügung stehen, bei dieser Grösse wären 2-3'000 m <sup>2</sup> eine angemessene Gesamtgrösse.	Rund <b>die Hälfte</b> aller Plätze mit mindestens 10 Stellplätzen; rund <b>ein Viertel</b> aller Plätze mit > 2000 m <sup>2</sup> (4 Plätze mit $\geq 3'000$ m <sup>2</sup> )
Minimale Ausstattung: Wasser, Elektrizität, Mobile Toiletten	Rund <b>zwei Drittel</b> aller Plätze
Platzkosten: 5-12 Fr./Tag (bzw. 3.50-10 Fr./Tag)	Rund <b>die Hälfte</b> (bzw. rund ein Drittel) aller Plätze, exklusive Nebenkosten (z.T. prepaid-System gemäss Verursacherprinzip)
Abfallkosten sollten in der Platzmiete enthalten sein.	<b>Fast alle</b> Plätze

Betreffend den Flächenbedarf für die einzelnen Stand- und Durchgangsplätze sind aus raumplanerischer Sicht folgende Aspekte zu berücksichtigen: Die vom Volk gutgeheissene Revision des Raumplanungsgesetzes (RPG) vor wenigen Jahren fordert die Kantone und Gemeinden vermehrt dazu auf, einen haushälterischen Umgang mit der begrenzten Ressource Boden zu pflegen. Die Ausscheidung neuer Bauzonen (Einzonung von Landwirtschaftsgebiet etc.) wird künftig restriktiver gehandhabt, insbesondere zur Schonung unseres Kulturlands.

Die Zuweisung von Flächen innerhalb der bestehenden Bauzonen zur Erstellung von Stand- und Durchgangsplätzen wird somit verstärkt in Konkurrenz mit anderen Nutzungen unserer individualisierten, multikulturellen Gesellschaft stehen. Denkbare konkurrierende Interessen sind beispielsweise die Erstellung von Sport- und Freizeitanlagen (teilweise immissionsstark: Skateboard-/ Scooterpark, Zwischennutzungen von Bracheflächen als Jugend-/ Migrantentreffs, Asylunterkünfte etc.), der Bau und Unterhalt von Infrastrukturen aller Art (Verkehrsanlagen wie Strassen, Wege, aber auch z.B. SABAs (Strassenabwasserbehandlungsanlagen) entlang von Autobahnen), Kläranlagen, Hochspannungs-/ Gasleitungen etc.) oder auch der Naturschutz (z.B. ehemalige Güterbahnhofareale wie in der Stadt Basel, die Rückzugsorte für seltene Tier- und Pflanzenarten bilden; Flächenbeanspruchung bei Revitalisierungen von kanalisiertem / eingedoltem Gewässerabschnitten).

Vor diesem Hintergrund scheint es angezeigt, dem zunehmenden Flächenbedarf für die einzelnen Stand- und Durchgangsplätze Rechnung zu tragen, ohne das Ziel einer haushälterischen, flächensparenden Bodennutzung unter Berücksichtigung der konkurrierenden Nut-

zungsansprüche aus den Augen zu verlieren. Im Vergleich zum Gutachten 2001 wird folgende Erhöhung des Raumbedarfs als zweckmässig erachtet.

Vorgeschlagener Flächenbedarf für einen Stand-/Durchgangsplatz bzw. pro Stellplatz - Vergleich Gutachten (2001) und Standbericht 2015:

	Gesamtfläche: (Annahme: 10 Stellplätze; inklusive Gemeinschaftsflächen)		Fläche pro Stellplatz:	
	Gutachten (2001)	neu (2015)	Gutachten (2001)	neu (2015)
Standplatz:	ca. 2'000 m <sup>2</sup>	ca. 3'000 m <sup>2</sup>	ca. 130 - 150 m <sup>2</sup>	ca. 150 - 200 m <sup>2</sup>
Durchgangsplatz:	ca. 1'000 m <sup>2</sup>	ca. 2'000 m <sup>2</sup>	ca. 100 m <sup>2</sup>	ca. 130 - 150 m <sup>2</sup>

Obwohl aus gesamtheitlicher Sicht nicht zwingend für alle Stand- bzw. Durchgangsplätze (inkl. Mischformen) in der Schweiz dieselben Anforderungen (Standards bezüglich Qualität, Grösse etc.) gelten müssen, können gewisse Mindestanforderungen bzw. Richtwerte angezeigt sein, um den vor Ort betroffenen Behörden, Verwaltungen, Anwohnern etc. Anhaltspunkte zu geben.

Auf den finanziellen Aspekt bei der Erstellung neuer Stand- und Durchgangsplätze wird im vorliegenden Bericht (wie auch in den Standberichten 2005 und 2010) nicht näher eingegangen. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die im Gutachten (2001) genannten Kosten unter Berücksichtigung des erhöhten Flächenbedarfs und Qualitätsanforderungen, der Teuerung, neuer gesetzlicher Richtlinien und Normen (Sicherheit, Umweltschutz, ...) etc. auch heute noch als Anhaltspunkte dienen können.<sup>17</sup>

#### 4.2 Räumliche Verteilung der Stand- und Durchgangsplätze

An der grundsätzlichen Konzeptidee der räumlichen Verteilung von Stand- und Durchgangs- plätzen gemäss dem Gutachten 2001 wird weiterhin festgehalten.<sup>18</sup> Angepasst wird die räum- liche Verteilung der Stand- und Durchgangsplätze auf der Basis der im Jahr 2015 bestehen- den Stand- und Durchgangsplätze unter Berücksichtigung der aktuellen Bedürfnisse seitens der Fahrenden gemäss der zusätzlich durchgeführten Umfrage bei deren Organisationen.

Das Gutachten "Fahrende und Raumplanung" verfolgt den Ansatz einer nationalen Gesamt- schau 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 vier Aspekte hinzuweisen:

- Die Standortangaben für Stand- oder Durchgangsplätze sind aus einer nationalen Sicht ent- standen. 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.

<sup>17</sup> vgl. Gutachten (2001), Kap. 4.3.2 und 4.3.3 Räumliche Verteilung der Stand- bzw. Durchgangsplätze

<sup>18</sup> vgl. Gutachten (2001), Kap.4.3.1 Konzeptidee

- Die Agglomerationsgebiete in der Schweiz wachsen kontinuierlich und sind von einer Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahme gekennzeichnet, während die ländlichen Gebiete Tendenzen zu Abwanderung und Strukturschwäche aufweisen. Diese räumliche Entwicklung, verbunden mit veränderten beruflichen Tätigkeiten seitens der Fahrenden, 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) sowie den Standberichten 2005 und 2010 erfolgt.
- Die in den bisherigen Berichten verwendeten "MS-Regionen"<sup>19</sup> haben in den letzten Jahren in der Praxis kaum mehr Anwendung gefunden. Um im Konzept weiterhin räumlich differenzierte Aussagen auf regionaler Ebene machen zu können, werden neu die sogenannten "Raumplanungsregionen"<sup>20</sup> verwendet. Diese insgesamt 136 Regionen sind in der Regel als Gemeindeverbände unter der Aufsicht der Kantone strukturiert, orientieren sich an einem Zentrum und berücksichtigen funktionale Zusammenhänge.
- Die Angaben über die Grösse der Stand- und Durchgangsplätze (vgl. vorangehendes Kap.) sind ebenfalls pragmatisch und in Bezug auf die konkreten Verhältnisse (Nachfrage, Nutzungen im Umfeld usw.) zu sehen. Es ist durchaus möglich und gegebenenfalls sinnvoll, einen etwas kleineren oder grösseren Platz zu realisieren, wobei der effektive Bedarf auf lokaler Ebene unter Miteinbezug der Fahrenden zu evaluieren ist. Aus Sicht der Organisationen der Fahrenden sollte eine absolute Mindestgrösse von 5 - 8 Stellplätzen sichergestellt werden.

Es ist wünschenswert, wenn die Konkretisierung des vorliegenden Konzepts in den räumlich-organisatorischen Konzepten der einzelnen Kantone wie auch in den kantonalen Richtplanungen ihren Niederschlag findet. Umgekehrt wurden die zentralen Aussagen der in den letzten Jahren veröffentlichten Konzepte und Richtplan-Revisionen der Kantone bei den Überlegungen für das vorliegende Konzept mitberücksichtigt.



#### 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 aus heutiger Sicht einer Fläche von rund 3'000 m<sup>2</sup> (inklusive Gemeinschaftsflächen) entspricht.

Gegenüber dem Gutachten (2001) sowie den Standberichten 2005 und 2010 sind geringfügige Veränderungen im Konzept zu verzeichnen. Diese ergeben sich einerseits durch die Neuerstellung des Standplatzes in St.Gallen mit seinen 10 Stellplätzen. Andererseits hat die Bedürfnisüberprüfung beider Organisationen der Fahrenden ergeben, dass in den Regionen des Lac Léman, des Bodensees und des Rheintals ein zusätzlicher Bedarf an Standplätzen besteht. Wie aus der nachfolgenden Tabelle hervorgeht, wird bei den bestehenden Standplätzen in Zürich, Hauterive (FR), Wil und Chur eine Nachfrage nach zusätzlichen Stellplätzen für die nachfolgende Generation geltend gemacht.

<sup>19</sup> Die insgesamt 106 MS-Regionen (MS = mobilité spatiale) bezeichnen eine mikroregionale Analysegliederung der Schweiz. Sie zeichnen sich durch eine gewisse räumliche Homogenität aus und gehorchen dem Prinzip von Kleinarbeitsmarktgebieten mit funktionaler Orientierung auf Zentren.

<sup>20</sup> Die Raumplanungsregionen gelten als regionalpolitische Gliederung gemäss Bundesamt für Statistik.

-  Gemeinden mit einem bestehenden Standplatz
-  Raumplanungsregionen, mit denen die Fahrenden verbunden sind und welche einen oder mehrere Standplätze benötigen

## Konzept Standplätze:

Kanton	Raumplanungsregion	Gemeinde	Qualität	Anzahl Stellplätze	"Bilanz" pro Kanton (Anzahl Standplätze):		
					Bestehend	Zu erstellen	Total
Zürich	Glattal	Kloten	Genügend <sup>c</sup>	7	4	1	5
	Limmattal	Dietikon	Genügend <sup>c</sup>	5			
	Stadt Zürich	Zürich	Nicht genügend <sup>a, b</sup>	30 +20*			
	Winterthur und Umgebung	Winterthur	Nicht genügend <sup>b</sup>	5			
	Zürcher Oberland		Zu erstellen	10			
Bern	Bern - Mittelland	Bern	Gut	36	2	1	3
	Bern - Mittelland		Zu erstellen	10			
	Seeland Biel/Bienne	Biel	Gut	14			
Luzern	Luzern und Umgebung		Zu erstellen	10		2	2
	Surenal-Sempachersee-Michelsamt		Zu erstellen	10			
Schwyz	Innerschwyz		Zu erstellen	10		3	3
	Innerschwyz		Zu erstellen	10			
	March		Zu erstellen	10			
Nidwalden	Nidwalden-Engelberg		Zu erstellen	10		1	1
Zug	Zug		Zu erstellen	10		1	1
Fribourg	Gruyère		Zu erstellen	10	1	1	2
	Sarine	Hauterive	Genügend <sup>a</sup>	22 +20*			
Solothurn	Grenchen-Büren		Zu erstellen	10		3	3
	Olten-Gösigen-Gäu		Zu erstellen	10			
	Solothurn und Umgebung		Zu erstellen	10			
Basel-Stadt	Basel-Stadt		Zu erstellen	10		1	1
Basel-Landschaft	Basel Landschaft		Zu erstellen	10		1	1
St.Gallen	Region Appenzell AR-St.Gallen-Bodensee	St.Gallen	Gut	10	4	1	5
	Region Sarganserland-Werdenberg		Zu erstellen	10			
	Regio Wil	Wil	Nicht genügend <sup>a, b</sup>	17 +20*			
	Regio Wil	Wil	Gut	15			
	Region Zürichsee Linth	Uznach	Gut	7			
Graubünden	Bündner Rheintal	Chur	Genügend <sup>c</sup>	7 +20*	2	1	3
	Heinzenberg-Domleschg	Cazis	Genügend <sup>c</sup>	10			
	Mesolcina		Zu erstellen	10			
Aargau	Aarau und Umgebung		Zu erstellen	10	1	1	2
	Baden Regio	Spreitenbach	Gut	6			
Thurgau	Frauenfeld		Zu erstellen	10		2	2
	Oberthurgau		Zu erstellen	10			
Ticino	Bellinzonese		Zu erstellen	10		1	1
Vaud	Aigle		Zu erstellen	10		3	3
	Lausanne		Zu erstellen	10			
	Yverdon		Zu erstellen	10			
Valais	Sion-Hérens-Conthey		Zu erstellen	10		1	1
Neuchâtel	Neuchâtel		Zu erstellen	10		1	1
Genève	Genève	Versoix	Genügend <sup>c</sup>	46	1		1
Total				237 260 +80* 577	15 Standplätze bestehend 26 Standplätze zu erstellen <b>41 Standplätze gefordert gemäss Konzept</b>		

## Hinweis:

Bedarf für Qualitätsverbesserungen in 3 Kriterien (Erläuterungen vgl. Seite 12):

- Infrastruktur ausbauen (inkl. Ausbau des Standplatzes bezüglich seiner Grösse)
- Mietpreise senken
- Rechtlich sichern (öffentlich-rechtlich: Nutzungsplanung; privat-rechtlich: Eigentum; Erläuterung vgl. Kapitel 3.3.3 Gemeinden)

\*) vier bestehende Standplätze mit ausgewiesenem Erweiterungsbedarf von je ca. 20 Stellplätzen

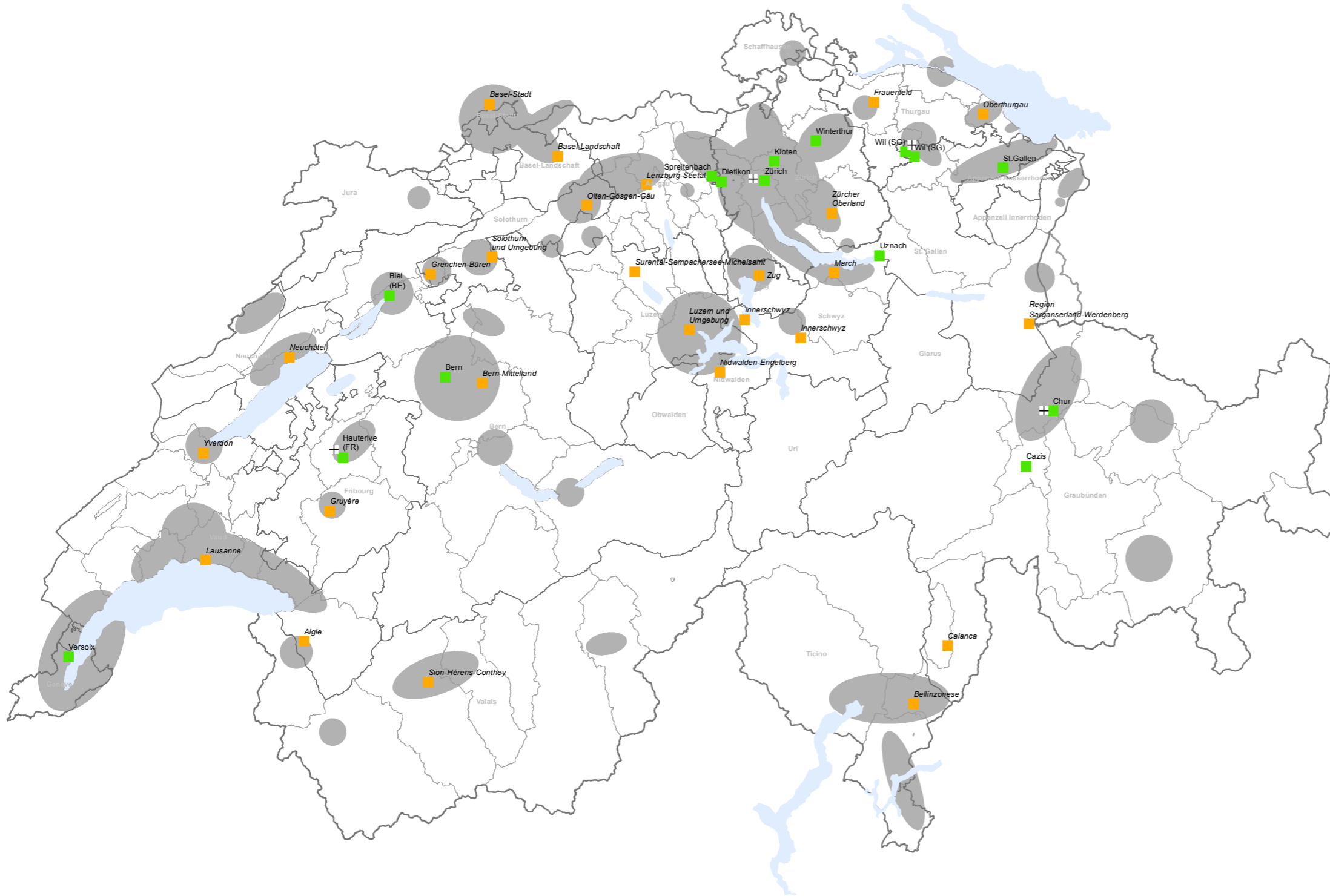
# Fahrende und Raumplanung

## Konzept: Räumliche Verteilung der Standplätze

Stand: 2015



- Gemeinden mit einem bestehenden Standplatz
- Bestehender Standplatz mit Erweiterungsbedarf
- Raumplanungsregionen, mit denen Fahrende verbunden sind und welche einen Standplatz benötigen
- Agglomerationen (schematisch)
- Grenzen Kantone
- Grenzen Raumplanungsregionen



#### 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 bzw. zu ersetzenden Durchgangsplatz werden, in Anlehnung an die Werte gemäss Gutachten (2001), als Durchschnittswert 10 Stellplätze angegeben.

Für die Herleitung des Konzepts (Tabelle in Kombination mit Kartendarstellung) sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

Zwischen den Jahren 2000 und 2010 hat die Anzahl Durchgangsplätze um 8 abgenommen. Seit 2010 sind mit der Neuberücksichtigung der Plätze in Würenlos und Jegenstorf sowie der Neuerstellung des Durchgangsplatzes in Winterthur 3 Plätze hinzugekommen. Im selben Zeitraum (2010-2015) sind jedoch 8 Plätze weggefallen, sodass per Saldo ein Minus von 5 resultiert.

Gemäss der Bedürfnisüberprüfung durch die Organisationen der Fahrenden besteht insbesondere in folgenden Regionen ein Nachholbedarf bezüglich Erstellung von Durchgangsplätzen:

- Westschweiz (Vaud, Fribourg, Neuchâtel, Wallis), inklusive Jurabogen (BE, SO, JU)
- Zentralschweiz (Luzern, Obwalden)
- Nordostschweiz (Zürich, St.Gallen, Thurgau)

Von grosser Bedeutung für die Lebensweise der Fahrenden ist die Feststellung, dass 13 bestehende Plätze - oftmals seit Jahren - als nur "Eingeschränkt benutzbar" bezeichnet werden müssen und somit dringend einer Sanierung, allenfalls eines Ersatzes bedürfen (vgl. auch Kap.

3.2.2). Es handelt sich um:

- 5 faktisch nicht (mehr) existierende Plätze :
  - Schlieren (wird 2016 definitiv geschlossen)
  - Rorbas (nur 3 Stellplätze, letzte 3 Jahre nicht befahrbar, vorher nur ca. 1 Monat/Jahr)
  - Feusisberg (keine Infrastruktur, nur 5 Stellplätze, Schliessung in Diskussion)
  - Teufen (AR) (praktisch ganzjährig durch andere Nutzungen (div. Veranstaltungen) belegt)
  - Rüthi (SG) (spärliche Infrastruktur, nur 4 Stellplätze, sehr teuer etc.)

- 8 nur periodisch benutzbare Plätze:

Gossau (ZH), Meilen, Wädenswil, Brienz, Stans, Allschwil, Kreuzlingen, Buchs (SG).

Wie in Kap. 3.2.2 beschrieben handelt es sich dabei um Plätze, die nur auf Anfrage geöffnet sind, da sie temporär für andere Nutzungen (Parkplätze für angrenzendes Schwimmbad, Schiessplatz, Vereinslokal etc.; Veranstaltungen aller Art wie Feste, Märkte, Zirkusse, Messen etc.) benötigt werden, die in der Regel Vorrang haben.

Da diese 13 Plätze den heutigen Bedürfnissen der Fahrenden keineswegs entsprechen, werden sie im Konzept separat als "eingeschränkt benutzbare Plätze" aufgeführt und deshalb nicht dem ausgewiesenen Bestand zugerechnet. Ob nun ein solcher eingeschränkt benutzbarer Platz saniert wird oder dafür ein neuer Durchgangsplatz erstellt wird, lässt das Konzept offen.

Zusätzlich werden im Konzept die provisorischen Plätze in die Überlegungen miteinbezogen. Zumindest in einigen Fällen ist davon auszugehen, dass diese Provisorien in absehbarer Zeit in definitive Durchgangsplätze überführt werden (Bsp. Courtedoux: Festlegung im kant. Richtplan JU erfolgt).

In weitgehender Abstimmung mit den Richtplanabsichten insbesondere der Kantone Zürich, Bern, St.Gallen und Aargau bleibt die Gesamtzahl der erforderlichen Durchgangsplätze für Schweizer Fahrende im Vergleich zum Gutachten bzw. den Standberichten 2005 und 2010 unverändert bei rund 80, wie aus nachfolgender Tabelle hervorgeht. Die Anzahl von jeweils 10 Stellplätzen für neu zu errichtende Durchgangsplätze ist, unter Berücksichtigung der individuellen Aufenthaltsdauer bzw. Ankunfts-/Abfahrtszeitpunkte einzelner fahrender Familien, als Minimalwert zu betrachten und ist nach Möglichkeit zu erhöhen.

- Gemeinden mit einem bestehenden Durchgangsplatz  
■ Gemeinden mit einem eingeschränkt benutzbaren Durchgangsplatz  
■ Raumplanungsregionen, die einen oder mehrere Durchgangsplätze benötigen

## Konzept Durchgangsplätze:

Kanton	Raumplanungsregion	Gemeinde	Qualität	Anzahl Stellplätze	"Bilanz" pro Kanton (Anzahl Durchgangsplätze):			
					Bestehend	Zu erstellen	Total	davon nur eingeschränkt benutzbar
Zürich	Glattal		Zu erstellen	10	6	8	14	5
	Knonaueramt		Zu erstellen	10				
	Limmattal	Schlieren	a, c, d	5				
	Pfannenstiel	Meilen	a, b, d	5				
	Stadt Zürich		Zu erstellen	10				
	Weinland		Zu erstellen	10				
	Winterthur und Umgebung	Winterthur	Gut	14				
	Winterthur und Umgebung		Zu erstellen	10				
	Zimmerberg	Wädenswil	a, d	6				
	Zimmerberg		Zu erstellen	10				
	Zürcher Oberland	Gossau (ZH)	a, c, d	4				
	Zürcher Oberland		Zu erstellen	10				
	Zürcher Unterland	Rorbas	a, b, c, d	3				
	Zürcher Unterland		Zu erstellen	10				
Bern	Bern-Mittelland	Jegenstorf	Gut	20	3	7	10	1
	Bern-Mittelland		Zu erstellen	10				
	Bern-Mittelland		Zu erstellen	10				
	Jura-Bienne		Zu erstellen	10				
	Oberaargau		Zu erstellen	10				
	Oberland-Ost	Brienz (BE)	a, b, c, d	4				
	Oberland-Ost		Zu erstellen	10				
	Seeland Biel / Bienne		Zu erstellen	10				
	Seeland Biel / Bienne		Zu erstellen	10				
	Thun-Innertport	Thun *	Genügend <sup>b</sup>	13				
Luzern	Luzern und Umgebung	Luzern *	Nicht genügend <sup>a</sup>	8	1	3	4	
	Luzern und Umgebung		Zu erstellen	10				
	Oberes Wiggertal-Luthertal		Zu erstellen	10				
	Surental-Sempachersee-Michelsamt		Zu erstellen	10				
Uri	Uri		Zu erstellen	10		1	1	
Schwyz	Innerschwyz		Zu erstellen	10	1	2	3	1
	March	Feusisberg	a, c, d	5				
	March		Zu erstellen	10				
Nidwalden	Nidwalden-Engelberg	Stans	a, b, c, d	4	1		1	1
Obwalden	Sarneraatal-Obwalden		Zu erstellen	10		1	1	
Glarus	Glarus		Zu erstellen	10		1	1	
Zug	Zug	Cham	Gut	15	1		1	
Fribourg	Gruyère		Zu erstellen	10		4	4	
	Lac		Zu erstellen	10				
	Sarine		Zu erstellen	10				
	Sarine		Zu erstellen	10				
Solothurn	Grenchen-Büren	Grenchen *	Nicht genügend <sup>a, c</sup>	7	1	3	4	
	Olten-Gösigen-Gäu		Zu erstellen	10				
	Solothurn und Umgebung		Zu erstellen	10				
	Thal		Zu erstellen	10				
Basel-Landschaft	Basel Landschaft	Liestal	Genügend <sup>a</sup>	10	4		4	1
	Basel Landschaft	Wittinsburg	Nicht genügend <sup>a, c</sup>	10				
	Basel Landschaft	Aesch (BL)	Nicht genügend <sup>a, c</sup>	3				
	Basel Landschaft	Allschwil	b, c, d	5				
Schaffhausen	Schaffhausen		Zu erstellen	10		1	1	
Appenzell A.Rh.	Region Appenzell AR-St.Gallen-Bodensee	Teufen (AR)	a, c, d	13	1	1	2	1
	Region Appenzell AR-St.Gallen-Bodensee		Zu erstellen	10				

## Hinweise:

- Die provisorischen Durchgangsplätze (vgl. S. 21) sind in dieser Tabelle nicht aufgeführt. Sollte ein solcher Platz "definitiven" Charakter erhalten, reduziert sich der Bedarf für zusätzliche Durchgangsplätze (gelb markiert) entsprechend.
- Die mit \*) bezeichneten bestehenden Plätze stellen Mischformen von Durchgangs- und Standplätzen dar (vgl. S. 17).



Kanton	Raumplanungsregion	Gemeinde	Qualität	Anzahl Stellplätze	"Bilanz" pro Kanton (Anzahl Durchgangsplätze):			
					Bestehend	Zu erstellen	Total	davon nur eingeschränkt benutzbar
St.Gallen	Region Appenzell AR-St.Gallen-Bodensee		Zu erstellen	10	2	6	8	2
	Region Appenzell AR-St.Gallen-Bodensee		Zu erstellen	10				
	Region Sarganserland-Werdenberg	Buchs (SG)	a, b, c, d	6				
	Region Sarganserland-Werdenberg		Zu erstellen	10				
	Region Sarganserland-Werdenberg		Zu erstellen	10				
	St.Galler Rheintal	Rüthi (SG)	a, b, c, d	3				
	Regio Wil		Zu erstellen	10				
Region Zürichsee Linth		Zu erstellen	10					
Graubünden	Bündner Rheintal	Bonaduz	Genügend <sup>a</sup>	18	2	3	5	
	Bündner Rheintal	Felsberg	Nicht genügend <sup>a, c</sup>	3				
	Bündner Rheintal		Zu erstellen	10				
	Davos		Zu erstellen	10				
	Oberengadin		Zu erstellen	10				
Aargau	Aarau und Umgebung	Aarau *	Gut	16	5	2	7	
	Baden Regio	Würenlos *	Gut	15				
	Brugg und Umgebung	Windisch *	Genügend (nur Winter) <sup>d</sup>	12				
	Fricktal Regio	Kaiseraugst *	Genügend <sup>a</sup>	10				
	Lenzburg-Seetal		Zu erstellen	10				
	Oberes Freiamt		Zu erstellen	10				
	Wiggertal	Zofingen	Genügend <sup>d</sup>	10				
Thurgau	Frauenfeld	Frauenfeld	Nicht genügend <sup>a, c</sup>	9	3	1	4	1
	Frauenfeld	Weinfelden	Nicht genügend <sup>a, c</sup>	5				
	Kreuzlingen	Kreuzlingen	a, b, c, d	12				
	Oberthurgau		Zu erstellen	10				
Ticino	Bellinzese		Zu erstellen	10		2	2	
	Luganese		Zu erstellen	10				
Vaud	Aigle		Zu erstellen	10				
	Lausanne		Zu erstellen	10				
	Morges		Zu erstellen	10				
	Moudon		Zu erstellen	10				
	Moudon		Zu erstellen	10				
	Nyon		Zu erstellen	10				
	Payerne		Zu erstellen	10				
	Yverdon		Zu erstellen	10				
Valais	Brig-Östlich Raron		Zu erstellen	10		3	3	
	Sierre		Zu erstellen	10				
	Sion-Hérens-Conthey		Zu erstellen	10				
Neuchâtel	Centre Jura		Zu erstellen	10		3	3	
	Neuchâtel		Zu erstellen	10				
	Neuchâtel		Zu erstellen	10				
Genève	Genève		Zu erstellen	10		2	2	
	Genève		Zu erstellen	10				
Jura	Jura		Zu erstellen	10		2	2	
	Jura		Zu erstellen	10				
Total				263	31 Durchgangsplätze bestehend			
				<del>640</del>	64 Durchgangsplätze zu erstellen			
				903	95 Durchgangsplätze total			
				-75	davon: 13 eingeschränkt benutzbare Durchgangsplätze			
			mind. 800	<b>81 Durchgangsplätze gefordert gemäss Konzept</b>				

## Hinweis:

Bedarf für Qualitätsverbesserungen in 4 Kriterien (Erläuterungen vgl. Seiten 18 - 20):

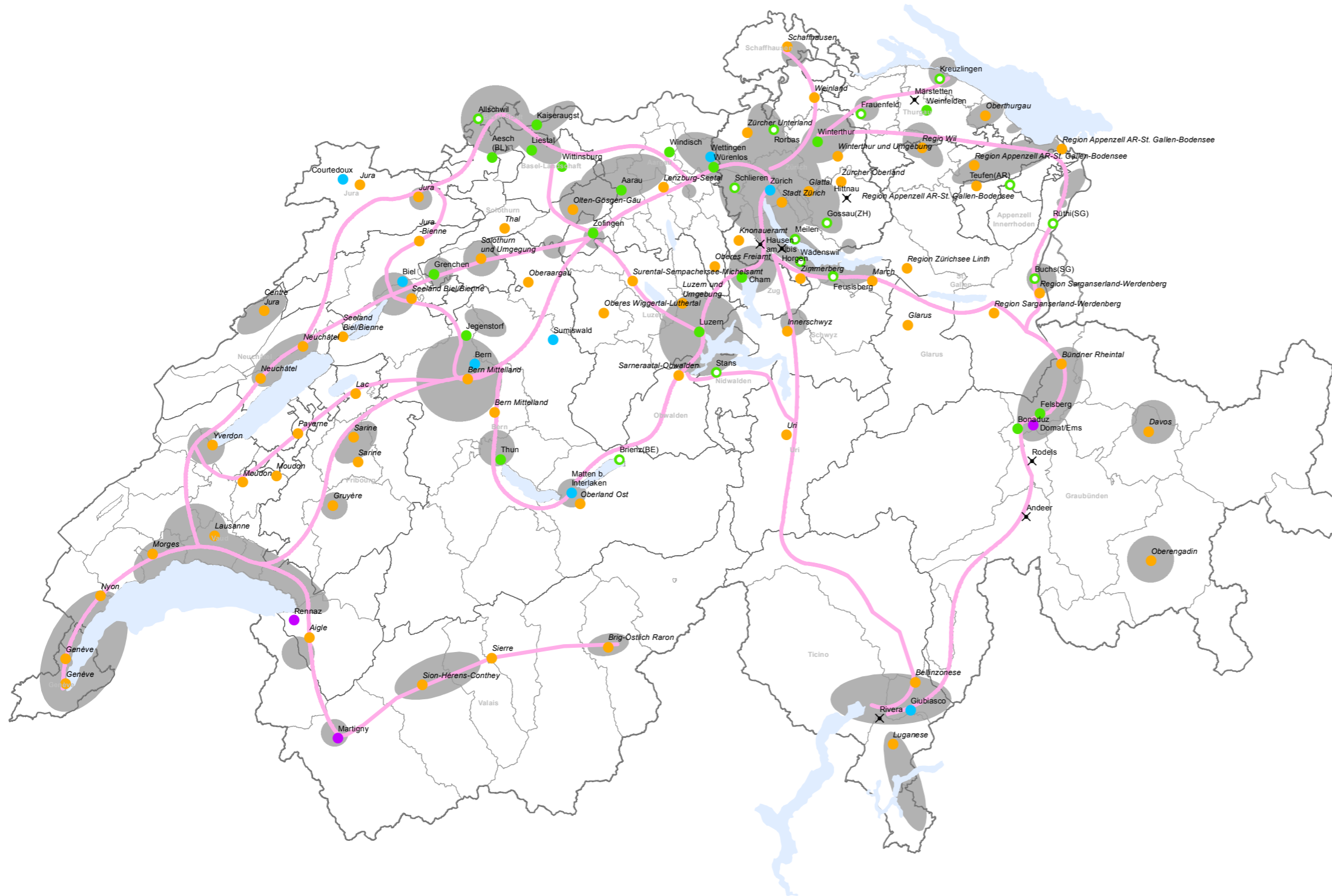
- Infrastruktur ausbauen (inkl. Ausbau des Durchgangsplatzes bezüglich seiner Grösse)
- Mietpreise senken
- Rechtlich sichern (öffentlich-rechtlich: Nutzungsplanung; privat-rechtlich: Eigentum; Erläuterung vgl. Kapitel 3.3.3 Gemeinden)
- Öffnungszeiten bzw. Aufenthaltsdauer verlängern

- Gemeinden mit einem bestehenden Durchgangsplatz
- Gemeinden mit einem eingeschränkt benutzbaren Durchgangsplatz
- Raumplanungsregionen, die einen oder mehrere Durchgangsplätze benötigen

# Fahrende und Raumplanung

## Konzept: Räumliche Verteilung der Durchgangsplätze

Stand: 2015



- Gemeinden mit einem bestehenden Durchgangsplatz
- Gemeinden mit einem eingeschränkt benutzbaren Durchgangsplatz
- Raumplanungsregionen, die einen Durchgangsplatz benötigen
- Gemeinden mit einem provisorischen Durchgangsplatz
- ✕ Gemeinden mit einem seit 2010 aufgehobenen Durchgangsplatz
- Haupttrouten der Fahrenden (schematisch)
- Agglomerationen (schematisch)
- Gemeinden mit einem bestehenden Transitplatz
- Grenzen Kantone
- Grenzen Raumplanungsregionen



#### 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 Plätzen für 35 bis 80 Wohnwagen, die als Transitplätze bezeichnet werden.

In den letzten 15 Jahren sind im Tessin und in der Romandie mehrere Plätze, die mehrheitlich oder ausschliesslich durch ausländische Fahrende benutzt worden sind, geschlossen worden: Bellinzona (TI), Payerne (VD), Val-de-Ruz (bzw. Fontaines NE) und Bassecourt (JU).

Der heutige Bestand an Transitplätzen sieht wie folgt aus:

Kanton	Raumplanungs-region	Gemeinde	Anzahl Stellplätze
Graubünden	Chur	Domat/Ems	15
Aargau	Fricktal Regio	Kaiseraugst	10 <sup>21</sup>
Vaud	Aigle	Rennaz	45
Valais	Martigny	Martigny	40
Total	4 Transitplätze		110

In der bündner Gemeinde Domat/Ems besteht in der Schweiz nach wie vor nur ein einziger Platz, der ausschliesslich für ausländische Fahrende konzipiert ist. Eine Besonderheit stellt der ursprünglich für ausländische Fahrende erstellte Platz in Kaiseraugst dar, der heute häufig und teilweise gleichzeitig auch von Schweizer Fahrenden besucht wird. Dieser Platz, der auf einer Fläche von 3'000 m<sup>2</sup> insgesamt 20 Stellplätze aufweist, ist bezüglich Infrastruktur etc. für diese "Doppelnutzung" geeignet. Aus diesem Grund wird er sowohl als Transitplatz wie auch als Durchgangsplatz (vgl. Statistik in Kap. 3.2.2) aufgeführt.

Die beiden noch bestehenden Plätze in der Romandie (Rennaz, Martigny) werden seit Jahren fast ausschliesslich von ausländischen Fahrenden belegt, da Schweizer Fahrende kleinere Plätze mit mehr Privatmosphäre bevorzugen und der gegenseitige Kontakt zwischen den Schweizer Fahrenden und den ausländischen Grossgruppen oft gemieden wird.

Aufgrund der unterschiedlichen Lebensweise, Gruppengrösse, Mentalitäten und Ansprüche der Schweizer und der ausländischen Fahrenden ist das Zusammenleben beider Gruppen auf denselben Plätzen aber oft schwierig und wird in der Regel gemieden.<sup>22</sup> Aus diesen Gründen sollten für die ausländischen Fahrenden eigene, grössere Plätze zur Verfügung gestellt werden.

Wegen des Fehlens einer ausreichenden Zahl an Transitplätzen 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.

Da der Aufenthalt der ausländischen Fahrenden in der Regel von kurzer Dauer ist (Tage bis wenige Wochen), wird als Basisinfrastruktur ein befestigter Platz mit Wasseranschluss und

<sup>21</sup> Die insgesamt 20 Stellplätze des Transitplatzes Kaiseraugst werden in diesem Bericht aus pragmatischen Gründen je zur Hälfte für ausländische Fahrende (Transitplatz) bzw. für Schweizer Fahrende (Durchgangsplatz) zugewiesen (vgl. auch Tabellen der Anzahl Durchgangsplätze in Kap. 3.2.2 und 4.2.2).

<sup>22</sup> 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).

Kehrichtcontainer als genügend betrachtet. Nicht alle Transitplätze müssen zwingend mit einer fixen Infrastruktur versehen werden, da sie zum Teil nur für eine sehr kurze Nutzungsdauer dienen ("Notfallkonzept"). Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, dass die Einforderung eines Depots zu Beginn der Aufenthaltsdauer zweckmässig ist, um die oftmals hohen Reinigungs-/ Unterhaltskosten für den Betreiber in Grenzen zu halten.

Nach Einschätzung der Arbeitsgruppe Fahrende Lebensweise (Federführung: BAK) und gemäss dem Bericht des Bundesrats vom 18. Oktober 2006 über die Situation der Fahrenden in der Schweiz besteht für die ausländischen Fahrenden ein Bedarf von rund zehn Transitplätzen. Diese sollten nach Möglichkeit längs der grossen Transitachsen (vorwiegend Autobahn A1, A2, Grosse St. Bernhard/A9, A13) erstellt werden.

In der Gemeinde Châtel-St-Denis (Kanton Fribourg) ist an der Autobahn A1 gemäss einer Vereinbarung zwischen dem Kanton Fribourg und dem ASTRA (Bundesamt für Strassen) ein multifunktionaler Rastplatz geplant, der ab 2018 in Betrieb genommen und auch als Transitplatz für Fahrende dienen soll.

### 4.3 Zusammenfassung

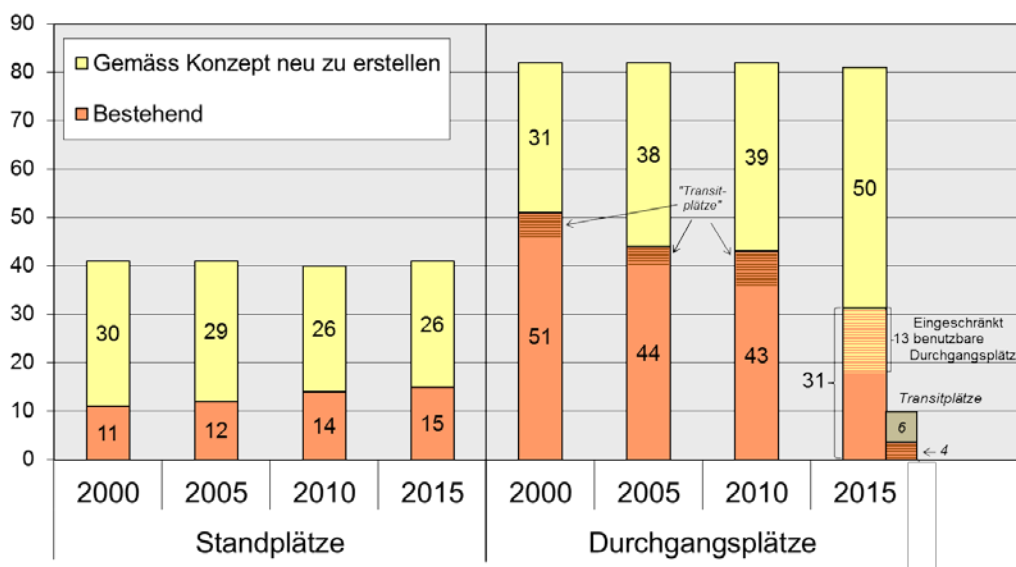
Das aktualisierte Konzept weist gegenüber dem Gutachten (2001) sowie den Standberichten 2005 und 2010 gewisse Anpassungen auf.

Unter Berücksichtigung der in den letzten fünf Jahren erstellten bzw. verlegten Standplätze und deren Anzahl Stellplätze sowie den Richtplanabsichten der Kantone und der Rückmeldungen seitens der Organisationen der Fahrenden wird 1 Standplatz mehr als 2010 vorgeschlagen.

**Gemäss dem Konzept sind in der Schweiz gesamthaft rund 40 Standplätze notwendig. Davon bestehen heute 15 Standplätze. Rund 25 zusätzliche Plätze für den stationären Aufenthalt sind immer noch erforderlich.**

Bei den Durchgangsplätzen wird unter Berücksichtigung der Stellungnahmen seitens der Organisationen der Fahrenden die insgesamt geforderte Anzahl Plätze gegenüber den vorhergehenden Berichten weitgehend beibehalten. So wird ein Bedarf von schweizweit 81 Durchgangsplätzen ausgewiesen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass 13 bestehende Plätze nur eingeschränkt benutzbar sind. Für diese Plätze ist dringend eine Sanierung oder ein Ersatz notwendig.

**Gemäss dem Konzept sind für Schweizer Fahrende rund 80 Durchgangsplätze erforderlich, von denen heute nur rund 30, wobei in sehr unterschiedlicher Qualität bzw. Benutzbarkeit, existieren. Der Bedarf zusätzlicher Durchgangsplätze beträgt somit das Zwei- bis Dreifache des heutigen Bestands.**



Ausserdem sollen für ausländische Fahrende rund 6 zusätzliche Transitplätze (mit je 35 - 80 Stellplätzen) geschaffen werden, damit insgesamt rund 10 Plätze für ausländische Fahrende (Grossgruppen) zur Verfügung stehen.

## 5 Aktueller Handlungsbedarf

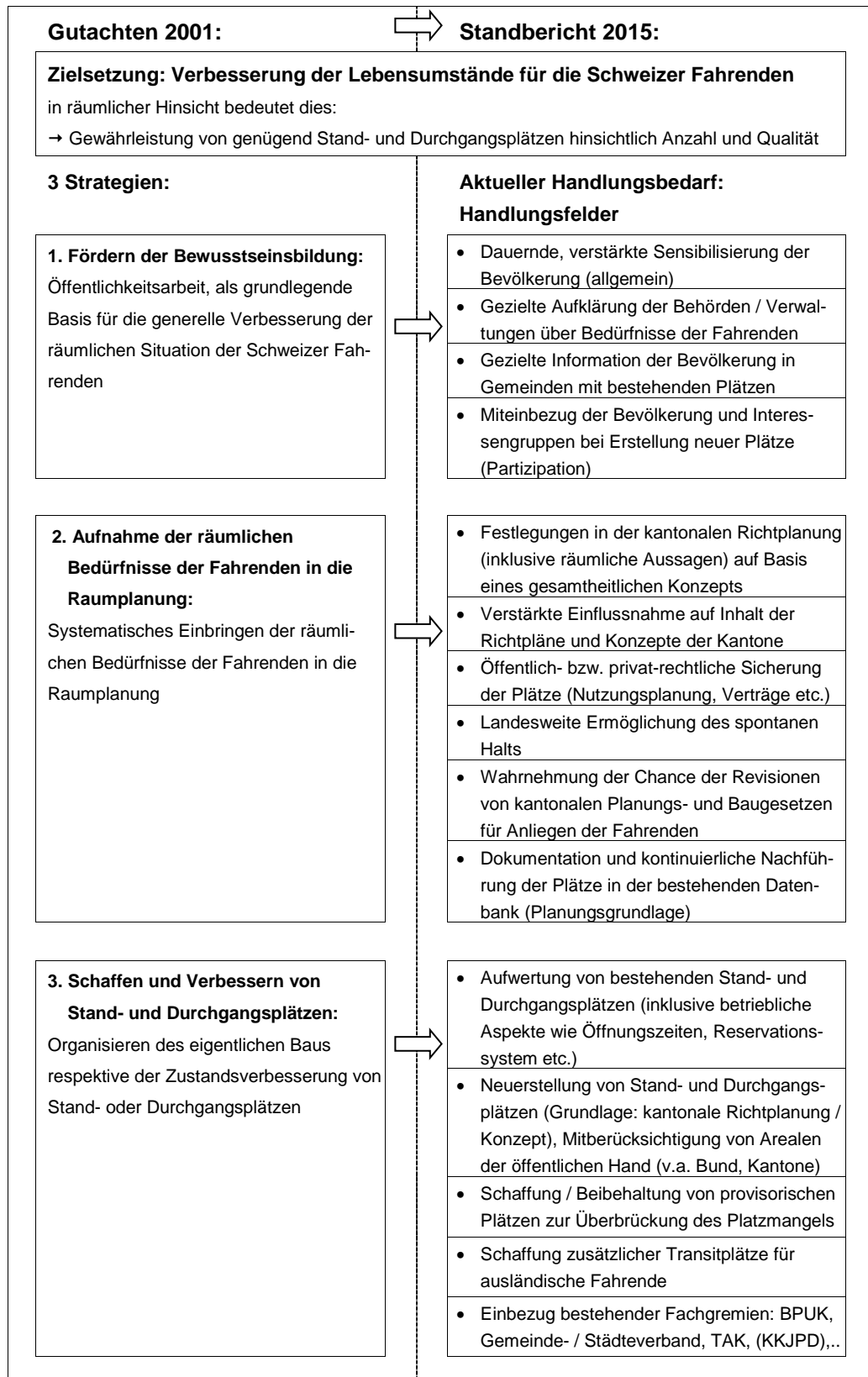
### 5.1 Einleitung

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 mehr als drei Vierteln der 26 kantonalen Richtpläne 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, das heisst Neuerstellung bzw. Sanierung von Plätzen.

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 Entwicklungen und Erfahrungen der letzten 15 Jahre haben dazu geführt, dass beim aktuellen Handlungsbedarf, also der Umsetzung des in Kap. 4 aufgezeigten Konzepts, heute etwas andere Akzente als im Jahr 2000 gesetzt werden. Wie bereits im Standbericht 2010 fokussieren die nachfolgenden Teilkapitel auf der Darlegung der heute und zukünftig wichtigsten Massnahmen. Basierend auf den drei Strategien gemäss dem Gutachten 2001 werden diese Massnahmen einzelnen Handlungsfeldern zugeordnet, wie aus dem nachfolgenden Schema ersichtlich ist.

- Es ist darauf hinzuweisen, dass die nachfolgend genannten Handlungsfelder mit entsprechenden Massnahmen als Empfehlungen für die Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende als Auftraggeberin dieses Standberichts gelten. Die Stiftung wird eingeladen, abgestimmt auf den Aktionsplan des Bundes (Federführung: BAK), diese Empfehlungen in der Praxis umzusetzen und auf die entsprechenden Akteure zuzugehen.



## 5.2 Handlungsbedarf und Umsetzung: Handlungsfelder

Für jedes der nachfolgend aufgeführten Handlungsfelder erfolgt eine Zuweisung zu den angesprochenen Akteuren, wobei jeweils der als federführend betrachtete Akteur durch eine Unterstreichung hervorgehoben wird. Der Hauptfokus der Empfehlungen liegt auf den Aktivitäten der Stiftung. Im Weiteren wird eine zeitliche Aussage zur beabsichtigten bzw. zu erwartenden Wirkung der mit dem Handlungsfeld verbundenen konkreten Massnahmen gemacht. Soweit möglich und zweckmässig wird unterschieden zwischen kurzfristiger, mittelfristiger und langfristiger Wirksamkeit:

kurzfristig: bis ca. 3 Jahre

mittelfristig: ca. 4 - 5 Jahre

langfristig: mehr als 6 Jahre

### 5.2.1 Fördern der Bewusstseinsbildung

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dauernde, verstärkte Sensibilisierung der Bevölkerung (allgemein)</li> </ul>	
Akteure:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende</u></li> <li>- Organisationen der Fahrenden</li> <li>- Bund (BAK)</li> <li>- Kantone, Gemeinden</li> </ul>
Wirkung:	kurz- bis langfristig
Handlungsfeld:	<p>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. Das Bewusstwerden, dass neben der "Mehrheitsgesellschaft" auch andere Lebensformen existieren (seit langem!), braucht offensichtlich Zeit und erfordert gezielte, regelmässige Information und Sensibilisierung. Insbesondere die Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende sollte die Präsenz des Themas Fahrende und deren Bedürfnisse in der öffentlichen Diskussion verstärken und eine ergebnisorientierte Aufklärungsarbeit im Sinne von "public relations" leisten.</p> <p>Als konkrete Massnahmen werden vorgeschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Website «Schweizer Fahrende in Geschichte und Gegenwart»: Verstärkte Bekanntmachung dieser sehr informativen, aktuellen Plattform mittels "Link" bei diversen Internetseiten (Standort-Gemeinden, Kantone, Schulen, Organisationen) und via soziale Medien (Facebook, Twitter etc.)</li> <li>- Berichte in Fernsehen, Zeitungen und anderen (digitalen) Medien in regelmässiger Abfolge, z.B. halbjährlich: <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Frühjahr: Beginn der Reisesaison der Fahrenden (ev. Vergleiche zur Entfaltung der Natur, zu Aufbruch, Reisen, Intensivierung der Arbeiten im Baugewerbe, allgemein Aufenthalt der sesshaften Bevölkerung im Freien)</li> <li>◦ Herbst: Abschluss der mobilen Saison vieler Fahrender (ev. Vergleiche zu Rückzug der Tiere in Winterschlaf, Aufenthalt der Familien in der "warmen Stube" etc.)</li> </ul> <p>Damit sollen ein Bezug zum Alltag der Leute geschaffen, Emotionen angesprochen und das Interesse für andere Lebensweisen/Kulturen als bereichernder Teil unserer multikulturellen Gesellschaft geweckt werden</p> </li> <li>- Kulturelle Veranstaltungen: Beteiligung von Fahrenden an Musik-, Theater- und Literaturfestivals, Unterstützung von</li> </ul>



Produktionen zum Thema Fahrende (aktuelles Beispiel: Freilicht-Theater "Picaro" in der Ostschweiz), Zusammenarbeit mit lokalen Kulturveranstaltern, (Kultur-) Vereinen, Kirchengemeinden etc., Veranstaltungen seitens der Fahrenden selbst wie "Fekker-Chilbi", "Zigeunerkulturtage" etc.

– Arbeitsangebote / Dienstleistungen der Fahrenden:  
 Bezug schaffen zu Nachhaltigkeits-/Umweltgedanken im Sinne von Verantwortung tragen zu unseren Ressourcen, z.B. durch Reparatur / Instandstellung von Alltagsgegenständen (Messer, Schirme, Möbel etc.), Recycling zur Gewinnung von Rohstoffen etc., auch als Antwort auf unsere Wegwerfgesellschaft (Stichwort "Littering")

• Gezielte Aufklärung der Behörden / Verwaltungen über Bedürfnisse der Fahrenden

Akteure: - Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende  
 - Organisationen der Fahrenden  
 - Kantone (Fachstellen)

Wirkung: kurz- bis langfristig

Handlungsfeld:  
 Die Stiftung sollte vermehrt auf Gemeinden mit bestehenden wie auch potenziellen, neuen Stand- und Durchgangsplätzen zugehen und Aufklärungsarbeit bei kommunalen Behörden und Verwaltungen leisten. Dabei sind auch Organe mit polizeilichen Aufgaben (Polizeikorps, Sicherheitsfirmen wie Securitas) angesprochen. Es kann hilfreich sein, Erfahrungen - positiver wie auch negativer Art - aus anderen Gemeinden bzw. Kantonen darzulegen und offen zu diskutieren. Wichtige Aspekte sind:

- Standards / Anforderungen für Plätze (Infrastruktur, Kostenaspekte etc.)
- Kommunikation aktueller Informationen zu Durchgangsplätzen (Kosten, Öffnungszeiten etc.), z.B. mittels Internet (Homepage der Gemeinde)
- Reservationssystem für Durchgangsplätze\*
- Umgang mit Meinungsverschiedenheiten / Konflikten mit Fahrenden
- Anfragen (ev. Kritik) seitens Einwohnerschaft, politischer Parteien, Verbände
- Differenzierung der Bedürfnisse von Schweizer und ausländischen Fahrenden

\*) z.B. Online-System in Anlehnung an neues Hüttenreservationssystem d. Schweizer Alpenclub (SAC): <https://www.elca.ch/de/onlinerreservationensac>

• Gezielte Information der Bevölkerung in Gemeinden mit bestehenden Plätzen

Akteure: - Organisationen der Fahrenden  
 - Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende  
 - Gemeinden

Wirkung: kurzfristig, ev. mittel- bis langfristig

Handlungsfeld:  
 Angesichts der Tatsache, dass bestehende Plätze bei der Lokalbevölkerung teilweise kaum bekannt sind und punktuell auch aufgehoben worden sind, besteht grosser Aufklärungsbedarf. Es wird vorgeschlagen, dass unter Federführung der Organisationen der Fahrenden, und den direkt involvierten Familien der Fahrenden vermehrt auf die Lokalbevölkerung zugegangen wird, um Interesse zu wecken und Vorurteile abzubauen. Dabei soll z.B. aufgezeigt werden, dass die Schweizer Fahrenden Bürger dieses Landes mit allen Rechten und Pflichten sind (Militär, Steuern, Altersvorsorge, Schule, Arbeit, ...). Neben den direkten Kontakten (vgl. Kundenbeziehungen) könnten offizielle Begegnungsanlässe alle paar Jahre das gegenseitige Verständnis fördern. Auch die Zusammenarbeit mit Schulen an, z.B. in Form von Besuchen / Vorträgen, dürfte sehr wertvoll sein.

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Miteinbezug der Bevölkerung und Interessengruppen bei Erstellung neuer Plätze (Partizipation)</li> </ul>
<p>Akteure: - <u>Kanton / Gemeinde</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende</li> <li>- Organisationen der Fahrenden</li> <li>- Projektausführende (Planungsbüros, Baufirmen etc.)</li> </ul> <p>Wirkung: kurz- bis langfristig</p>
<p>Handlungsfeld:</p> <p>Für die Erstellung neuer Plätze braucht es oftmals viel Zeit, Geduld und Überzeugungsarbeit. Ein möglichst frühzeitiger Miteinbezug der vor Ort betroffenen Bevölkerung (Gemeinde, direkte Anwohner) bzw. von Interessengruppen (Gewerbe, Lokalparteien, Vereine etc.) ist umso wichtiger. Eine solche partizipative Vorgehensweise "von unten" (bottom up - Ansatz) fördert die Akzeptanz bei der teilweise skeptisch eingestellten Lokalbevölkerung. Konkret handelt es sich beispielsweise um Informations-/ Diskussionsanlässe im Vorfeld von Abstimmungen zu Umzonungen oder zu Bau-Krediten für neue Stand- / Durchgangsplätze, Öffentlichkeitsarbeit und ev. Mitsprachemöglichkeiten während der Planungs-/Bauphase etc.</p>

### 5.2.2 Aufnahme der räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden in die Raumplanung

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Festlegungen in der kantonalen Richtplanung (inkl. räumliche Aussagen) auf Basis eines gesamtheitlichen Konzepts</li> </ul>
<p>Akteure: - <u>Kanton</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende</li> <li>- Organisationen der Fahrenden</li> </ul> <p>Wirkung: mittel- bis langfristig</p>
<p>Handlungsfeld:</p> <p>Die zentralen Inhalte eines gesamtheitlichen kantonalen Konzepts, insbesondere räumliche Aussagen zu den Stand- und Durchgangsplätzen, sind behördenverbindlich im kantonalen Richtplan festzulegen. Dabei sind klar terminierte, überprüfbare Anweisungen an die kantonale Verwaltung bzw. Behörde zu stellen, insbesondere betreffend:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufgabenteilung Kanton-Gemeinde (organisatorische, finanzielle Aspekte etc.)</li> <li>- Bezeichnung kantonale Fachstelle bzw. federführende Amtsstelle (Ansprechpartner für diverse Belange von Fahrenden)</li> <li>- Räumliche Verteilung von Stand- und Durchgangsplätzen (Regionen), mit Unterscheidung von bestehenden Plätzen (mit Bezeichnung Sanierungsbedarf etc.) sowie Schwerpunktgebieten für neu zu erstellende Plätze, hauptsächlich in Agglomerationen</li> <li>- Partnerschaftliche Kooperation mit Nachbarkantonen, v.a. bei kantonsübergreifenden Agglomerationen (z.B. Olten-Aarau, Zürich-Baden/Brugg)</li> </ul> <p>Die Stiftung sollte, in Absprache mit den betroffenen Organisationen der Fahrenden, im Rahmen des Anhörungs- bzw. Mitwirkungsverfahrens bei Revisionen kantonaler Richtpläne stets die Gelegenheit wahrnehmen, die Interessen der Fahrenden einzubringen. Als Basis für eine effiziente Mitwirkung gilt eine systematische, kritische Begutachtung der jeweiligen Richtplan-Vorlage unter Mitberücksichtigung des räumlichen Konzepts gemäss vorliegendem Standbericht, "best practice"-Beispielen (Zusammenarbeit mit ARE) sowie der Nachbarkantone. Zur Sicherstellung einer kontinuierlichen Mitwirkung bei allen 26 Richtplänen könnte es zweckmässig sein, dass die Stiftung für diese Fachaufgabe einen externen Konsultanten bezieht (Mandatsverhältnis).</p>

- Verstärkte Einflussnahme auf Inhalt der Richtpläne und Konzepte der Kantone

Akteure: - Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)  
 - Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende

Wirkung: kurz- bis mittelfristig

Handlungsfeld:

Der bestehende ARE-interne Entwurf zur Beurteilung der Richtpläne (vgl. Kap. 3.3.1) mag beim Thema Fahrende zwar inhaltlich zweckdienlich sein, sollte aber zu einem verbindlichen, öffentlich einsehbaren Arbeitsinstrument ausgearbeitet werden. Zudem sollte der Forde-  
 rungskatalog ergänzt werden, z.B. hinsichtlich Bezeichnung einer kantonalen Fachstelle, Standortkriterien für neue Plätze (Agglomerationsnähe, Kinderfreundlichkeit etc.), Terminie-  
 rung von Aussagen bzw. verbindliche Fristen für den Kanton.

Ein besonderes Augenmerk gilt es in naher Zukunft auf diejenigen Richtpläne zu legen, wel-  
 che bisher noch keine Aussagen zum Thema Fahrende enthalten. Dies gilt umso mehr, als  
 die betroffenen Kantone teilweise gar keinen Bedarf für eine Berücksichtigung des Aspekts  
 sehen (gemäss der im Rahmen des Standberichts durchgeführten Umfrage).

Im Weiteren sollte das ARE bei der Prüfung der Richtpläne stets auch die Stiftung mitein-  
 beziehen.

- Öffentlich- bzw. privat-rechtliche Sicherung der Plätze

Akteure: - Kanton  
 - Gemeinde  
 - private Betreiber von Plätzen (z.B. Landwirte, Stiftungen, Vereine, .....)  
 - Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende  
 - Organisationen der Fahrenden

Wirkung: kurz- bis langfristig

Handlungsfeld:

Für den langfristigen Bestand sowohl von bestehenden als auch von neu zu schaffenden  
 Stand- und Durchgangsplätzen ist deren rechtliche Sicherung von zentraler Bedeutung.  
 Die Plätze sollten, vorzugsweise auf Basis der Festlegung im kantonalen Richtplan, in der  
 kommunalen Planung gesichert werden, das heisst mittels einer eindeutig bezeichneten  
 Zone (z.B. "Zone für Fahrende", "Spezialzone Durchgangsplatz" o.ä.; wie diverse Aufhebun-  
 gen von Plätzen in den letzten Jahren gezeigt haben, muss die Zuweisung eines Platzes zu  
 einer Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (o.ä.) als ungenügend bezeichnet werden).  
 Zusätzlich kann es zweckmässig sein, einen Sondernutzungsplan zu erlassen. Durch stand-  
 ortspezifische Bau- und Gestaltungsvorschriften wird dabei sichergestellt, dass der Platz in  
 die Umgebung eingebettet ist und kein "Wildwuchs" entsteht, was auch die Akzeptanz bei  
 der sesshaften Bevölkerung fördert.

Neben der (kommunalen) Nutzungsplanung bieten sich auch andere Formen der rechtlichen  
 Sicherung von Plätzen an (vgl. Kap. 3.3.3 : Kasten). Zu nennen sind Betriebsvereinbarungen  
 als öffentlich-rechtliche Verträge zwischen dem Kanton und der Standort-Gemeinde oder das  
 Eigentum durch die öffentliche Hand, vorzugsweise die Kantone (Privatrecht).

<ul style="list-style-type: none"> <li>Landesweite Ermöglichung des spontanen Halts</li> </ul>
<p>Akteure:    - <u>Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende</u>                      - Bund (ARE)                      - ev. Fachgremien wie BPUK, KKJPD etc.</p> <p>Wirkung:    mittel- bis langfristig</p>
<p>Handlungsfeld:</p> <p>Der Umgang mit dem spontanen Halt, der neben den Durchgangsplätzen eine wichtige Grundlage für die Lebensweise der Fahrenden darstellt, ist in den einzelnen Kantonen sehr unterschiedlich geregelt. Für die Fahrenden ist diese Rechtslage kaum überblickbar. Grundsätzlich gilt es, den spontanen Halt überall zu ermöglichen und vom Verdacht auf Rechtsbruch zu befreien. Der Handlungsbedarf zeigt sich auf zwei rechtlichen Ebenen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Raumplanungsrecht: Offene, wenn möglich einheitliche Gesetzesbestimmungen des Bau- und Planungsrechts von Bund und Kantonen zur Ermöglichung des spontanen Halts</li> <li>- Polizeirecht: Gespräch suchen mit der KKJPD (in der lateinischen Schweiz zusätzlich die LKJPD), um koordinierte Handlungsempfehlungen an Gemeinden zur Gewährleistung des spontanen Halts herauszugeben.</li> </ul> <p>Allgemein gesagt liegt der Handlungsbedarf für die Stiftung als Hauptakteurin in der Aufklärungs- und Koordinationsarbeit sowie der juristischen Beratung im Sinne der Ermöglichung des spontanen Halts. Initiativen von Kantonen und Bauernverbänden zur Herausgabe von Merkblättern zum Umgang mit Anfragen von Fahrenden bzw. von Mustermietverträgen, wie bereits z.B. in Zürich, Aargau und Thurgau erfolgt, sollten unterstützt und koordiniert werden.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Wahrnehmung der Chance der Revisionen von kantonalen Planungs- und Baugesetzen für Anliegen der Fahrenden</li> </ul>
<p>Akteure:    - <u>Kanton</u>                      - Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende bzw. Organisationen der Fahrenden                      - ev. Fachgremien wie BPUK, KKJPD etc.</p> <p>Wirkung:    kurzfristig</p>
<p>Handlungsfeld:</p> <p>Die aufgrund des revidierten RPG des Bundes notwendigen Anpassungen der kantonalen Gesetze im Bereich Planung und Bau ermöglicht Chancen, die Anliegen der Fahrenden mitzubedenken. Dabei stehen zwei Aspekte im Vordergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erleichterung des spontanen Halts:          Die Ermöglichung des spontanen Halts ist auf Kantonsebene rechtlich sicherzustellen. In den Westschweizer Kantonen und im Tessin sind die Empfehlungen vom 31. Oktober 2013 über das Parkieren von Fahrenden in der lateinischen Schweiz seitens der Behörden im Sinne einer offenen Haltung gegenüber dem spontanen Halt anzuwenden.</li> <li>- Schaffung von kantonalen Nutzungszonen mit der Zweckbestimmung Stand- bzw. Durchgangsplatz für Fahrende:          Auf der Basis des Bundesgerichtsentscheids aus dem Jahr 2003 (BGE 1A.205/2002), der die Berücksichtigung der Fahrenden in der Raumplanung explizit fordert, sollen die Kantone die rechtliche Möglichkeit schaffen, die Errichtung von Stand-/Durchgangsplätzen mittels kantonalen Nutzungszonen vorantreiben zu können. Dieses zurückhaltend einzusetzende Instrument ("Top-down-Prinzip") sollte aber nur zur Anwendung kommen, wenn auf kommunaler bzw. regionaler Ebene die für Stand-/Durchgangsplätze notwendigen Umzönungen während Jahren politisch verhindert werden.</li> </ul> <p>Im Rahmen der Vernehmlassung einer solchen Gesetzesrevision auf kantonaler Ebene sollten die Stiftung in Zusammenarbeit mit den Organisationen der Fahrenden ihr Recht zur Einbringung von Anträgen/ Korrekturen wahrnehmen.</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dokumentation und kontinuierliche Nachführung der Plätze in der bestehenden Datenbank (Planungsgrundlage)</li> </ul>	
Akteure:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende</u></li> <li>- Bewirtschafter der Datenbank (ev. Konsulent im Mandatsverhältnis)</li> <li>- Kantone (ev. Gemeinden)</li> <li>- Organisationen der Fahrenden</li> </ul>
Wirkung:	mittel- bis langfristig
<p>Handlungsfeld:</p> <p>Die bestehende durch ERR AG erarbeitete Datenbank mit Angaben der wichtigsten Merkmale der bestehenden Stand-, Durchgangs- und Transitplätze (Infrastruktur, Betrieb, finanzielle Aspekte etc.) stellt eine wichtige Grundlage für die schweizweite Planung dieser Plätze für die Fahrenden dar.</p> <p>Die Inhalte dieses Inventars sind periodisch zu überprüfen und gegebenenfalls zu aktualisieren. Dies erfordert einen kontinuierlichen Informationsfluss zwischen Kantonen bzw. Gemeinden, der Stiftung, den Organisationen der Fahrenden und dem Bewirtschafter der Datenbank. Die Zugänglichkeit der Informationen für die involvierten Akteure (Kantone, Gemeinden, Organisationen der Fahrenden etc.) ist zu gewährleisten.</p>	

### 5.2.3 Schaffen und Verbessern von Stand- und Durchgangsplätzen

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufwertung von bestehenden Stand- und Durchgangsplätzen (inkl. betriebliche Aspekte wie Öffnungszeiten, Reservationssystem etc.)</li> </ul>	
Akteure:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende</u></li> <li>- <u>Gemeinden (allenfalls private Betreiber von Plätzen)</u></li> <li>- Kantone</li> <li>- Organisationen der Fahrenden</li> </ul>
Wirkung:	kurzfristig
<p>Handlungsfeld:</p> <p>In Anbetracht, dass rund zwei Drittel aller bestehenden Durchgangsplätze eine ungenügende Qualität aufweisen (vgl. Kap. 3.2.2), besteht nach wie vor dringender Sanierungsbedarf. Oftmals sind damit keine grossen Investitionen verbunden, zumal die Fahrenden keinen materiellen Luxus erwarten. Dabei sind auch die Möglichkeiten längerer Öffnungszeiten von Plätzen (z.B. ganzjährig) sowie Verbesserungen des Reservationssystems unter Berücksichtigung aller Interessen zu prüfen.</p> <p>In Anbetracht bisheriger Erfahrungen sollten Gespräche mit den Standortgemeinden zur Lancierung von Sanierungsprojekten vermehrt durch die Stiftung initiiert werden, um "den Stein ins Rollen zu bringen".</p> <p>Federführend bei der Umsetzung von Sanierungen ist jedoch die jeweilige Standortgemeinde, wobei eine Zusammenarbeit mit den dort häufig haltenden Familien der Fahrenden anzustreben ist. Bei grösseren Sanierungen ist gegebenenfalls der Kanton beizuziehen, vor allem betreffend Finanzierung.</p> <p>Sofern Aufwertungen / Sanierungen bestehender Plätze nicht in Frage kommen sollten, ist unbedingt ein Ersatzstandort zu bestimmen. Dabei ist innerhalb von Regionen im Sinne der partnerschaftlichen Kooperation auch über die Gemeindegrenzen hinweg zu denken.</p>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Neuerstellung von Stand- und Durchgangsplätzen (Grundlage: kantonale Richtplanung / Konzept), Mitberücksichtigung von Arealen der öffentlichen Hand (v. a. Bund, Kantone)</b></li> </ul>
<p>Akteure:   - <u>Kantone</u>                      - Gemeinden                      - Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende                      - Organisationen der Fahrenden</p> <p>Wirkung:   kurz- bis langfristig</p>
<p><b>Handlungsfeld:</b>          Neben der Sanierung bestehender Plätze hat die Neuerstellung von Plätzen hohe Priorität. Vorzugsweise basiert die Festlegung von Standorten auf den Vorgaben des kantonalen Richtplans und ist mit einer Umzonung auf kommunaler Stufe verbunden (vgl. dazu nachfolgendes Handlungsfeld).          Primär sind Kantone und Gemeinden angehalten, eigene Grundstücke für eine Nutzung als Stand-/Durchgangsplatz anzubieten oder im Sinne einer aktiven Bodenpolitik private Grundstücke für diesen Zweck zu erwerben. Eine koordinierte, gesamtheitlich ausgerichtete Standortsuche sollte in konstruktiver Zusammenarbeit mit den Organisationen der Fahrenden vorangetrieben werden.          Die Federführung bei einem konkreten Bauprojekt für einen neuen Platz liegt vorzugsweise beim Kanton, der auch für die Finanzierung verantwortlich sein sollte. Der Betrieb kann indessen durch die Standortgemeinde oder eine private Trägerschaft erfolgen (vgl. dazu das im Auftrag der Stiftung erarbeitete Dokument " Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende: Best practice", 26.10.2011).</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Schaffung / Beibehaltung von provisorischen (Durchgangs-) Plätzen zur Überbrückung des Platzmangels</b></li> </ul>
<p>Akteure:   - <u>Kantone</u>                      - Gemeinden                      - Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende                      - Organisationen der Fahrenden</p> <p>Wirkung:   kurzfristig</p>
<p><b>Handlungsfeld:</b>          Wie die Erfahrungen der letzten Jahre insbesondere im Kanton Bern zeigen, kann eine kurzfristige Standortsuche und Zurverfügungstellung von Plätzen auch ohne rechtskräftige planerische Festlegungen (Richtplanung, Nutzungsplanung) zielführend sein. Bei solchen provisorischen Plätzen, in der Regel kostengünstig und minimal eingerichtete Durchgangsplätze, handelt es sich zwar um vorübergehende oder befristete Lösungen. Die Bedeutung dieser Provisorien ist aber in der Diskussion um die Standortsuche und Erstellung neuer Plätze nicht zu vernachlässigen. Es besteht durchaus die Möglichkeit, dass provisorische Plätze unter günstigen Voraussetzungen (z.B. positive Erfahrungen der Lokalbevölkerung, eigentumsrechtliche "Zugeständnisse" etc.) einen längerfristigen, "definitiven" Charakter erlangen.</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung von Transitplätzen für ausländische Fahrende</li> </ul>	
Akteure:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Bund</u></li> <li>- BPUK</li> <li>- Kantone und Gemeinden</li> <li>- Organisationen der Fahrenden (v.a. Vertreter der Roma und Sinti)</li> </ul>
Wirkung:	kurzfristig / mittel- bis langfristig
Handlungsfeld:	<p>Aufgrund der komplexen, gesamtheitlichen Fragestellungen betreffend ausländische Fahrende sollte der Bund federführend bei der Erstellung von Transitplätzen sein. Eine enge Zusammenarbeit mit kantonalen Gremien (insbesondere BPUK, vgl. nachstehendes Handlungsfeld) sollte angestrebt werden, um die Interessen der Kantone gebührend zu berücksichtigen.</p> <p>Die angelaufenen Gespräche einer Arbeitsgruppe mit Beteiligung verschiedener Bundesämter (BAK, ASTRA, VBS/armasuisse etc.), die Anforderungskriterien für Transitplätze definieren soll, sind prioritär weiterzuführen, um bald aussagekräftige, umsetzungsrelevante Ergebnisse zu erhalten.</p> <p>Eine konstruktive Mitarbeit seitens der Organisationen der Roma als hauptbetroffene, transnationale Bevölkerungsgruppe, ist bei Vorliegen erster Ergebnisse seitens des Bundes unabdingbar.</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbezug bestehender Fachgremien: BPUK, Gemeinde- / Städteverband, TAK, KKJPD, ....</li> </ul>	
Akteure:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende</u></li> <li>- Bund (BAK, ARE)</li> <li>- Fachgremien</li> </ul>
Wirkung:	kurzfristig / mittel- bis langfristig
Handlungsfeld:	<p>In der Schweiz bestehen diverse Fachgremien, welche über ein grosses Beziehungsnetz und umfangreiche fachliche Kompetenzen verfügen, und somit für die Anliegen der Fahrenden direkt oder indirekt miteinzubeziehen sind. Die Stiftung sollte diese Fachgremien vermehrt ansprechen, um deren Kontakte und Vermittlungstätigkeiten zu nutzen, Erfahrungen auszutauschen (gute Beispiele etc.), sich politisches Gehör zu verschaffen etc..</p> <p>Angesprochen sind insbesondere die BPUK (Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz), der Gemeindeverband wie auch der Städteverband, die TAK (Tripartite Agglomerationskonferenzen) und die KKJPD (Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren). Zu nennen ist auch die Conférence latine des chefs des départements de justice et police (CLDJP; deutsch: LKJPD), welche sich bereits aktiv mit den Anliegen der Fahrenden beschäftigt (vgl. Empfehlungen vom 31. Oktober 2013 über das Parkieren von Fahrenden in der lateinischen Schweiz).</p>