

Vorentwurf des Berichtes des Bundesrats zur Situation der Fahrenden in der Schweiz: Vernehmlassungsergebnisse
Anhang: Tabellarische Übersicht der Antworten auf die im Erläuternden Bericht gestellten Fragen

(Falls keine Angaben zu einem Kanton oder einer Organisation usw. gemacht werden, ist diese Frage nicht beantwortet worden.)

Zu Frage 421: Heutiger Mangel an Stand- und Durchgangsplätzen

Frage: Deckt sich die Bedarfs- und Kostenanalyse mit Ihrer eigenen Beurteilung?

	Analyse Bedarf			Analyse Kosten			Bemerkungen
	zutreffend	teilweise zutreffend	Nicht zutreffend	Zu niedrig	Zutreffend	Zu hoch	
Kantone							
AG	X					X	Gewachsenes Netz von kleineren, nicht offiziellen Stand- und Durchgangsplätzen ist vorhanden. Gutachten übersieht Eigenaktivitäten auf privater Basis. Es besteht Handlungsbedarf, aber offizielle Plätze sollten nur Ergänzung zu privaten, auf Eigeninitiative beruhenden Plätzen sein. 2004 wurde grosser Stand- und Durchgangsort vorwiegend für ausländische Fahrende in Kaiseraugst eröffnet, aber unbefriedigende Erfahrungen. Max. drei zusätzliche Plätze geplant. Schätzung Kosten: 200'000.- bis 400'000 Franken pro Platz.
AR			X				Kein Mangel; liegt evtl. an Lage des Kantons.
AI							
BS	X						
BL			X			X	Bericht sollte aktualisiert werden (neuer definitiver und grosszügiger Standplatz in Gräubern bei Liestal; drei Durchgangsorte, u.a im Oberen Baselbiet (Wittlinsburg), wo das Gutachten Bedarf feststellt. Erfahrungen zeigen geringere Kosten.
BE		X					Beschränkter Handlungsbedarf vorhanden. Kein Zahlenmaterial für quantitative Beurteilung.
FR	X						Bedarfsanalyse müsste vertieft werden. Schätzung Kosten kann nicht beurteilt werden.
GE		X			X		Ein Mangel ist nicht bekannt bzw. nicht kommuniziert worden.
GL							
GR	X						Gesamtschweizerischer Handlungsbedarf, aber in GR ist die Situation für Fahrende gut. Die Bereitstellung von Transitplätzen für ausländische fahrende durch die Kantone kann nur in enger Zusammenarbeit mit dem Bund erfolgen.
JU	X						Verfügt, die Platzgrößen zu bestimmen
LU	X						Aus ordnungspolizeilicher Sicht wird eine gewisse Anzahl von Plätzen begrüsst, weil dadurch der widerrechtlichen Besetzung von privatem und öffentlichem Grund entgegen getreten werden kann. Der Unterhalt und Betrieb von Plätzen für ausländische Fahrende sollte in die Zuständigkeit

	Analyse Bedarf			Analyse Kosten			Bemerkungen
							des Bundes fallen.
NE		X		X			Bedarf an Plätzen für Schweizer eher kleiner. Mehr offizielle Durchgangsplätze aber nötig, weil sie den „spontanen Halt“ verringern und damit das Spannungspotential senken. Qualität und Lage der Plätze wichtig. Kostenschätzung für Platzerstellung Fr. 450'000. Mehr Bedarf an Durchgangsplätzen für ausländische Fahrende.
NW							
OW	X						Analyse einleuchtend, aber wirkliche Beurteilung kann nicht gemacht werden.
SO	X					X	
SH	X						Zahl und Kosten können nicht beurteilt werden.
SZ			X			X	Nachfrage nach Plätzen nicht so gross, Kostenanalyse exorbitant und nicht realistisch.
SG		X		X			Standplätze fehlen, aber Zahl und Grösse der benötigten Standplätze unklar. Ausrichtung auf Sippenstruktur nötig (Konfliktpotential zwischen Sippen). Bedarf an Durchgangsplätzen unklar. Mehr als 10 Stellplätze pro Platz nötig. Bedarf an zusätzlichen, grösser dimensionierten Durchgangsplätzen für ausländische Fahrende. Bei kantonsübergreifenden Projekten sollte der Bund leitend oder zumindest koordinierend auftreten. Kosten höher zu veranschlagen. Fahrende sollen nicht auf Restflächen (billigem Land) angesiedelt werden, wo gesundes Wohnen unmöglich. Pro Durchgangsplatz Schätzung Fr. 200'000 bis 800'000, für Standplatz höher.
TG							
TI	X						Idealerweise 4 Plätze im Kanton, davon einer (für Schweizer Fahrende) realisiert. Kosten nicht abschätzbar. Für Notfälle mit ausländischen Fahrenden stehen der Kommission „Nomadi“ folgende Grundstücke zur Verfügung: in Bellinzona-Galbisio (ausser Juli/August) und Mendrisio (Parkplatz des Schwimmbades, nur ausserhalb der Badesaison). Der Platz in Balerna („Pra Laffam“) steht 2007 nicht mehr zur Verfügung.
UR			X				Kein Bedarf, da keine konkreten Anfragen für Schaffung eines Platzes in letzten 10 Jahren im Kanton Uri.
VS	X				X		Durchgangsplatz Martigny hat 40 Stellplätze (8000m2), Durchgangsplatz Sierre ist in Planung. Erfahrung der letzten sieben Jahre zeigt, dass die Befürchtung von grossen Lasten für Kantone und Gemeinden unbegründet ist. Anliegen der Fahrenden bescheiden, Sachschäden gering, Zusammenleben mit Sesshaften regelmässig gut.
VD	X						Vor einigen Jahren gab es viele ausländische Fahrende, die im Kanton Halt machen wollten. Ihre Zahl ist jedoch zurückgegangen. Dies ist auf die

	Analyse Bedarf			Analyse Kosten			Bemerkungen
							französische Gesetzgebung zurückzuführen, die den grösseren Gemeinden die Schaffung eines Durchgangsplatzes vorschreibt. In VD ist Situation für ausländische Fahrende heute befriedigend (2 Plätze), dazu private Plätze für Schweizer Fahrende. Andere Kantone sollten mehr Anstrengungen unternehmen.
ZG	X				X		Schätzungsweise richtige Zahlen.
ZH	X						
Politische Parteien							
FDP	X						
CVP							
SP	X					X	
SVP							
EVP							
GPS							
Spitzenverbände Wirtschaft							
SGV							
Schweiz. Arbeit- geberverband							
SGB							
Weitere Organi- sationen							
Schweiz. Gemeinde- verband	X						Situation hat sich in den letzten Jahren eher verschlechtert. Einige Plätze ohne Ersatz geschlossen.
Schweiz. Städte- verband	X						Keine Aussage zu konkretem Bedarf möglich. Aus finanziellen Gründen Möglichkeiten der Vergabe von Standplätzen im Baurecht und Mehrfachnutzung für Durchgangsplätze zu prüfen.
FSU							
VLP							
EKR							
EKKJ							
Stiftung „Zukunft für Schweizer Fahrende“	X						Situation hat sich in den letzten Jahren eher verschlechtert. Einige Plätze ohne Ersatz geschlossen.
Radgenossenschaft der Landstrasse	X						
Association Action Sinti et Jenish Suisses	X					X	Stand- und Durchgangsplätze nötig. Aufenthaltsdauer auf Durchgangsplätzen zu begrenzen. Keine grossen Plätze für alle, sondern kleinere Plätze nötig.
GfBV	X					X	Kosten zu hoch eingeschätzt, weil sie "Ideal-Lösungen" finanzieren. Angepasste und bescheidene, vor allem auch kleine Plätze (bis 5 Wohnwagen) nötig. Einbezug der Betroffenen in Planung und Umsetzung wichtig. Kostendebatte ist wegen Sparbemühungen politisch kontraproduktiv.

	Analyse Bedarf			Analyse Kosten			Bemerkungen
							Bestehende Plätze sind oft unzureichend, an unwirtlichen oder gar gesundheitsgefährdenden Orten.
BIN							
FER	X						
Sambuc Bloise Joëlle							
Schäft qwant							
Verein Schinagel		X				X	Gefragt sind v.a. kleine, familiäre Plätze für bis ca. 5 Wagen, grosse Plätze haben sich wenig bewährt. Plätze lassen sich überdies deutlich günstiger einrichten. Einbezug der Betroffenen in Planung und Umsetzung wichtig.
Pro Juventute							
MERS	X						Kostenhöhe kann nicht beurteilt werden. Zu bedenken ist, dass sich Ausgaben über die nächste Dekade verteilen. So ist ihre Höhe vertretbar. Hilfreich wäre zudem Vergleich mit Ausgaben des Bundes und der Kantone mit Bezug auf andere kulturelle Minderheiten.

Zu Frage 422: Verschiedene Hindernisse für die Schaffung von Stand- und Durchgangsplätzen

Frage: Deckt sich die Analyse des Berichtsentwurfs mit Ihrer eigenen Beurteilung?

	Analyse trifft zu	Analyse trifft teilweise zu	Analyse trifft nicht zu	Haupthindernisse und Bemerkungen zum Handlungsbedarf
Kantone				
AG	X			Haupthindernis: Plätze können nicht gegen den Willen der Standortgemeinde eingerichtet werden. Vorurteile, nicht zuletzt wegen Kostenrisiken. Insbesondere in Bezug auf die Errichtung von Transitplätzen für ausländische Fahrende sind die Zusammenarbeit unter den Kantonen und dem Bund sowie ein Engagement des Bundes erforderlich.
AR	X			Vorurteile sind zentral. Überregionale Lösungen nötig.
AI				
BS	X			Vorurteile sind wesentliches Problem. Negative Erfahrungen mit Verhalten der Fahrenden auf Stand- und Durchgangsplätzen, Diebstahl-Touren von Fahrenden aus dem Elsass.
BL	X			Vorurteile, die auf mangelndem Wissen über die Lebensweise und schlechten Erfahrungen mit ausländischen Fahrenden gründen. Überregionale Lösungen nötig.
BE	X			Schlechte Erfahrungen. Überregional koordinierte Lösungen nötig.
FR	X			
GE	X			Misstrauen und Vorurteile der Sesshaften. In der Gemeinde Versoix hat jedoch die Integration der dort seit den Sechzigerjahren installierten Fahrenden nie Probleme bereitet. Die Gemeindebehörden hat denn auch einstimmig seinen Willen ausgedrückt, die Fahrenden auch weiterhin in der Gemeinde zu behalten. Aber Widerstand der Anrainer.
GL				
GR	X			Stärkeres Engagement des Bundes für finanzielle Anreize und kantonsübergreifende Planung. Überregionale Lösungen nötig.
JU	X			

LU	X			Vorurteile und Misstrauen. Probleme vor allem mit ausländischen Fahrenden. Auch Engagement der Schweizer Fahrenden für ihre Plätze nötig.
NE	X			Probleme vor allem mit ausländischen Fahrenden.
NW	X			Probleme vor allem mit ausländischen Fahrenden.
OW	X			Fahrende Lebensweise sprengt Vorstellungskraft der Sesshaften; vertiefte Aufklärung nötig.
SO	X			Stärkeres Engagement des Bundes gefordert.
SH	X			Vorurteile sind wesentlich. Probleme vor allem mit ausländischen Fahrenden, überregionale Lösungen, finanzielle Anreize des Bundes nötig.
SZ	X			Nicht nur Vorurteile, sondern auch schlechte Erfahrungen, vor allem mit ausländischen Fahrenden.
SG		X		Weitere hindernde Faktoren nach kantonalen Erfahrung: - Die Erstellung eines Platzes für Fahrende ist wegen der gegenseitigen Vorurteile mehr ein Kommunikationsprojekt als ein Bauprojekt. - Fahrende können sich aus eigener Kraft keine planungskonformen Plätze (teures Land in der Bauzone) leisten; Bauvorschriften sind nicht auf ihre Bedürfnisse zugeschnitten. Planungsrechtliche Reformen in den Gemeinden scheitern am Widerstand der stimmberechtigten Sesshaften. Einbezug der Fahrenden in kantonale Entscheide nötig. - Angst der Standortgemeinden vor zusätzlichen Kosten wird in SG durch vertragliche Verpflichtung des Kantons zur Kostenübernahme gemildert. - Notwendigkeit überregionaler Lösungen, Wünschbarkeit eines finanziellen Engagements des Bundes.
TG	X			
TI	X			
UR	X			Haupthindernis ist Möglichkeit zusätzlicher Aufwendungen. Es gibt weder Vorurteile noch Misstrauen gegenüber Fahrenden.
VS		X		In VS sind Fahrende schon in kantonale Entscheidungsmechanismen einbezogen. Kantonale Arbeitsgruppe „Gitans“ erstellt Richtlinien zur Platzbenützung, soll gewerbepolizeiliche Vorschriften anpassen Haupthindernisse sind: Notwendigkeit überregionaler Lösungen, Mangel an interkantonaler Zusammenarbeit und mangelnder Wille der Standortgemeinden, die für Nutzungsplanung zuständig sind.
VD				
ZG		X		Vollständige Integration würde Fahrende ihrer Eigenständigkeit berauben.
ZH	X			Vorurteile und Misstrauen. Vor allem fehlt es an der Sensibilisierung der Öffentlichkeit, politischer Wille in den Gemeinden nötig.
Politische Parteien				
FDP	X			Überregionale Lösungsansätze nötig, Problem kann nicht den Gemeinden überlassen werden.
CVP				
SP	X			Verstärktes Engagement des Bundes nötig für die fahrende Kultur, den Abbau von Vorurteilen, Koordination. Bedarf an konsequenter Bundespolitik gegen Diskriminierung; politischer Wille in Kantonen und Gemeinden fehlt.
SVP				
EVP				
GPS	X			Schliessen sich der Stellungnahme der Eidgenössischen Kommission gegen Rassismus an.

Spitzenverbände Wirtschaft				
SGV				
Schweiz. Arbeit- geberverband				
SGB	X			Schliesst sich der Stellungnahme der Eidgenössischen Kommission gegen Rassismus an.
Weitere Organi- sationen				
Schweiz. Gemeinde- verband	X			Stärkeres Engagement des Bundes und der Kantone nötig. Regionale Lösungen, die vor allem Kantone, bzw. kantonale Sektoralkonferenzen angehen sollten. Bund sollte entsprechende Prozesse einleiten. Kantonale und kommunale Zuständigkeiten in der Raumplanung erschweren die Erstellung von Plätzen.
Schweiz. Städte- verband	X			Politischer Wille nötig. Kantone und Bund müssen mehr Verantwortung wahrnehmen Überregionale Lösungen mit gerechter Lastenverteilung, damit nicht alles an den städtischen Zentren hängen bleibt.
FSU				
VLP	X			Mangel an bedarfsgerechter Planung der Plätze, vor allem auf Stufe des kantonalen Richtplans.
EKR	X			Mangel an Koordination und konsequenter Politik des Bundes, ungenügende Unterstützung der Kantone durch den Bund.
EKKJ				
Stiftung „Zukunft für Schweizer Fahrende“	X			Stärkeres Engagement des Bundes und der Kantone nötig. Regionale Lösungen, die vor allem Kantone, bzw. kantonale Sektoralkonferenzen angehen sollten. Bund sollte entsprechende Prozesse einleiten. Kantonale und kommunale Zuständigkeiten in der Raumplanung erschweren die Erstellung von Plätzen.
Radgenossenschaft der Landstrasse	X			
Association Action Sinti et Jenish Suisses	X			Fehlende Differenzierung zwischen den Bedürfnissen ausländischer und schweizerischer Fahrenden, die unterschiedliche Bedürfnisse haben und andere Probleme im Hinblick auf Infrastruktur, Hygiene und Polizei. Es braucht zusätzliche separate Plätze für ausländische Fahrende, verteilt auf die grossen Durchgangssachsen.
GfbV	X			Stärkeres Engagement des Bundes nötig. Kantonale und kommunale Zuständigkeiten in der Raumplanung, fehlender politischer Wille, Spannungsfeld zwischen Mehrheitsentscheiden in der Demokratie und Grundrechten von Minderheiten.
BIN				
FER	X			Befürchtung zusätzlicher Kosten von Kantonen und Gemeinden.
Sambuc Bloise Joëlle				Der Kanton sollte seine Gemeinden informieren, ermutigen und koordinieren (dies auch mit den Nachbarkantonen) und – je nach den finanziellen Möglichkeiten der Gemeinden – einen Teil der Kosten übernehmen.
Schäft gwant				
Verein Schinagel				
Pro Juventute				

MERS	X			Bericht stellt Kostenargument als politisches Hindernis in den Vordergrund. Es handelt sich aber um Bedürfnisse im Bereich der Grundrechte der Fahrenden, weshalb Kostenargument nicht im Vordergrund stehen sollte.
------	---	--	--	--

Zu Frage 423: Betrieb von Stand- und Durchgangsplätzen

Frage: Deckt sich die Analyse des Berichtsentwurfes mit Ihrer eigenen Erfahrung und Beurteilung?

	Analyse trifft zu	Analyse trifft teilweise zu	Analyse trifft nicht zu	Bemerkungen
Kantone				
AG		X		Stand- und Durchgangsplätze werden von den Gemeinden mindestens kostenneutral betrieben. Ausnahme: Durchgangsplatz Kaiseraugst, der vorwiegend von ausländischen Fahrenden genutzt wird: Ungedeckte Betriebskosten von jährlich Fr. 15'000, vom Kanton finanziert. Kanton ist bereit, ungedeckte Betriebskosten auch für die weiteren kantonalen Plätze zu übernehmen.
AR			X	Annahme, dass Betrieb der beiden Standplätze nicht kostendeckend ist. Platzmieten sollen sich nicht an Renditeüberlegungen, sondern an den finanziellen Möglichkeiten der Fahrenden orientieren.
AI				
BS				
BL		X		Annähernde Kostendeckung ist ev. möglich, aber Kostendeckungsgrad von „weit über 100%“ wird von keiner Gemeinde erreicht. Ausserordentlicher Aufwand (z.B. Beschädigungen, behördliche Interventionen) können mit Platzgebühren nicht finanziert werden. Gebühren pro Platz/Tag sollten mindestens Fr. 10 betragen.
BE				Keine Stellungnahme möglich.
FR				Mangels Erfahrung keine Stellungnahme möglich.
GE			X	Bezüglich des Standplatzes Versoix übersteigen die Betriebs- und Unterhaltskosten bei weitem die Mieteinnahmen.
GL				
GR		X		Kostendeckend für Plätze, die von schweizerischen Fahrenden benutzt werden. Der Betrieb von Plätzen für ausländische Fahrende ist nicht kostendeckend.
JU			X	Kostendeckender Betrieb ist in JU nicht die Regel.
LU			X	Gemeinden bezweifeln den Kostendeckungsgrad von 100%. Gemeinden lehnen überdies grundsätzlich eine Beteiligung am Bau und Unterhalt von Stand- und Durchgangsplätzen ab.
NE	X			Platzmiete von Fr. 10 pro Wagen/Tag reicht für laufende Betriebskosten (Wasser, Elektrizität), aber nicht für gewinnbringenden Betrieb.
NW				Keine schlüssige Antwort möglich.
OW			X	Zweifel an der zu optimistischen Darstellung. Im Sinne einer Gleichbehandlung mit den Sesshaften müsste ein Standplatz inkl. Landerwerb, Bau und Betrieb kostendeckend sein.
SO		X		Kostendeckende Plätze für Schweizer Fahrende
SH				Keine Erfahrungen.
SZ			X	Keine Kostendeckung bei Gebühr von Fr. 20.-/Woche und Platz.
SG	X			Landerwerbskosten müssten aber in die Rechnung einbezogen werden. Platzmieten sollten sich nicht allein an Renditeüberlegungen, sondern an den finanziellen Möglichkeiten der Fahrenden orientieren.
TG			X	Durchgangsplätze sind bei einer Vollkostenrechnung (auch ohne Landerwerbskosten) wohl nicht kostendeckend zu betreiben. Im Sinne eines gesamtschweizerischen Konzepts sollte der Bund die Landerwerbskosten übernehmen.

TI			X	In Bezug auf ausländische Fahrende decken die Platzgebühren den Betrieb bei weitem nicht.
UR			X	Möglicherweise keine Kostendeckung.
VS				Grundsätzlich sollten Plätze kostendeckend sein. Bis jetzt mit Betrieb des Durchgangsplatzes Martigny keine grösseren Probleme.
VD				
ZG				Kanton hat Kosten für einen provisorischen Durchgangsplatz bis jetzt selber getragen. Durchgangsplatz Cham erst in der Planungsphase.
ZH				
Politische Parteien				
FDP				Keine Aussage möglich. Kostendeckende Bau und Betrieb der Plätze (inkl. Landerwerbskosten) sollte aber angestrebt werden. Finanzielle Möglichkeiten der Fahrenden in der Gestaltung der Platzmiete zu berücksichtigen. Im Bericht fehlen Aussagen über die künftigen Träger der Kosten. Das Postulat wird in diesem Punkt nicht erfüllt. Im Besonderen verlangte das Postulat abzuklären, wie ein finanzieller Ausgleich zugunsten derjenigen Gemeinden aussehen könnte, die Plätze schaffen.
CVP				
SP	X			
SVP				
EVP				
GPS				
Spitzenverbände Wirtschaft				
SGV				
Schweiz. Arbeitgeberverband				
SGB				
Weitere Organisationen				
Schweiz. Gemeindeverband	X			Erfahrungen der Mitglieder zeigen, dass kostendeckender Betrieb möglich ist.
Schweiz. Städteverband			X	Fahrende können und sollen eigene Verantwortung für Platzbewirtschaftung und Ordnung von Standplätzen wahrnehmen. Erfahrungen aus dem Kreis der Mitglieder zeigen, dass der Betrieb von Standplätzen nicht kostendeckend geführt werden kann. Platzmieten müssen möglicherweise reduziert werden, um Sozialhilfeabhängigkeiten zu vermeiden. Zum Betrieb von Durchgangsplätzen liegen keine Informationen vor.
FSU				
VLP				
EKR				
EKKJ				
Stiftung „Zukunft für Schweizer Fahrende“	X			Kostendeckender Betrieb ist hinsichtlich der Plätze für Schweizer Fahrende möglich, aber nicht mit Bezug auf Plätze für ausländische Fahrende. Nutzungsgebühren müssen die finanziellen Möglichkeiten der Fahrenden berücksichtigen.
Radgenossenschaft der Landstrasse				Keine zu hohen Platzmieten, welche die Fahrenden von der Nutzung des Platzes abhalten.

Association Action Sinti et Jenish Suisses				Keine zu hohen Platzmieten, welche die Fahrenden von der Nutzung des Platzes abhalten. Die Aufenthaltsdauer auf Durchgangsplätzen muss begrenzt werden, damit diese nicht zu Standplätzen werden.
GfbV	X			Ausstattung der Plätze muss bescheiden bleiben, um preiswerte Vermietung zu ermöglichen.
BIN				Verantwortung für Betrieb und Unterhalt sollte bei Fahrenden sein.
FER				Kosten für Infrastruktur und Nutzung müssen von den Fahrenden selbst getragen werden.
Sambuc Bloise Joëlle				
Schäft qwant				
Verein Schinagel				Jenische müssten mit max. Fr. 250.- Miete pro Monat rechnen können, sonst können sich viele die Plätze nicht leisten. Verwaltung der Plätze durch Kanton oder Gemeinden, aber nicht etwa durch die Radgenossenschaft der Landstrasse, die eigene Leute bevorzugt und Aussenstehende benachteiligt.
Pro Juventute				
MERS				

Zu Frage 424: Soziale Folgekosten

Frage: Deckt sich die Analyse des Berichtsentwurfes mit Ihrer eigenen Erfahrung und Beurteilung?

	Analyse trifft zu	Analyse trifft teilweise zu	Analyse trifft nicht zu	Bemerkungen
Kantone				
AG		X		Mangels Sozialhilfestatistik sind genaue Zahlen nicht verfügbar. Befürchtung der Standortgemeinden von Standplätzen, dass sie Schulgeld übernehmen müssen.
AR	X			
AI				
BS		X		Stand- oder Durchgangsplätze haben höheres sicherheitspolizeiliches Risikopotential, vor allem im Bereich kurzfristiger Durchgangsplätze, mit ausländischen Fahrenden (Erfahrungen mit Zunahme der Kriminalität).
BL		X		Kaum soziale Folgekosten, aber Folgekosten im Bereich öffentlicher Sicherheit. Wenn solche Kostenrisiken vom Kanton übernommen werden, wäre dies für politischen Willen in Standortgemeinden positiv.
BE	X			Keine Sozialhilfestatistiken, aber gemäss Einschätzung des Sozialdienstes der Stadt Bern nicht übermässig (vgl. auch die Antwort von BE zu Frage 415).
FR			X	Sozialhilfekosten fallen sehr wohl an (Erfahrungen der Gemeinde Hauterive), vor allem weil die wirtschaftlichen Tätigkeiten der Fahrenden nicht sehr lukrativ sind.
GE	X			Keine höheren Sozialhilfekosten für Fahrende (vgl. auch die Antwort von GE zu Frage 415), aber ungedeckte Schäden an Platzinfrastruktur. Sicherheitspolizeiliche Kosten in Grenzgemeinden wegen kriminellen Aktivitäten ausländischer Fahrender.
GL				
GR	X			
JU				Keine Daten verfügbar.
LU		X		In den meisten Gemeinden keine Sozialhilfe für Fahrende nötig. Die meisten Gemeinden

				verzichteten aber auf das Einfordern von Beiträgen der Fahrenden an die öffentliche Sicherheit und für das Schulgeld ihrer Kinder.
NE			X	Keine genauen Zahlen, aber wahrscheinlich – auf Grund der Erfahrungen mit ausländischen Fahrenden auf der Durchreise - tiefere Sozialhilfekosten als für Sesshafte.
NW				Keine schlüssige Antwort möglich.
OW				Befürchtungen müssen ernst genommen werden. Zusätzliche Kosten der Standortgemeinden müssen von Bund und Kantonen solidarisch verteilt werden.
SO		X		Trifft zu bei Standplätzen. Bei Durchgangsplätzen für ausländische Fahrende fallen die Folgekosten für die Gemeinden allerdings ins Gewicht. Lastenausgleich erforderlich.
SH		X		Keine Fälle von Sozialhilfe zugunsten von Fahrenden bekannt. Aufwendungen für die Kinder von Fahrenden im schulischen Bereich sind nicht höher als für Sesshafte.
SZ			X	Sozialhilfebezüger unter Fahrenden öfter als unter Sesshaften.
SG				Fehlende Vergleichsmöglichkeiten zwischen Sozialhilfe für Fahrende und solche für Sesshafte. In Standortgemeinden von Standplätzen sind bis jetzt praktisch ausschliesslich Sozialhilfekosten angefallen. Der Kanton hat aufgrund der geschlossenen Vereinbarungen mit den Standortgemeinden im Jahr 2004 Fr. 20'000 an Sozialhilfekosten der Standortgemeinden rückerstattet. In den Standortgemeinden von Durchgangsplätzen können allenfalls Kosten für Gesundheit und öffentliche Sicherheit anfallen.
TG				Fahrende begründen Wohnsitz in den Standortgemeinden ihrer Winterstandplätze und werden dort vom Versicherungs- und Leistungssystem erfasst. Gesundheitswesen wird von Fahrenden nur in Notfällen überhaupt in Anspruch genommen. Keine Fälle bekannt, in denen Fahrenden Sozialversicherungsleistungen verweigert worden wären.
TI	X			Keine Fälle von Unterstützung für ausländische Fahrende in Notsituationen (Unterstützungspflicht des Kantons gemäss Art. 21 BG über die Zuständigkeit für die Unterstützung Bedürftiger, SR 861.1). Ausnahme: Gelegentlich muss das Sozialamt offene gebliebene Rechnungen für medizinische Leistungen, vor allem für Erste Hilfe des Spitals, begleichen.
UR	X			
VS				
VD				
ZG	X			Soziale Folgekosten sind bis jetzt nicht ins Gewicht gefallen.
ZH	X			Tatsächliche Aufwendungen für Sozialhilfe an Fahrende unterscheiden sich nicht wesentlich von jenen für Sesshafte. Keine Angaben möglich mit Bezug auf öffentliche Sicherheit.
Interkantonale Konferenzen				
EDK				Nur schon im Bereich Grundschulunterricht kommen erhebliche Kosten auf die Standortgemeinden von Stand- und Durchgangsplätzen zu. Dies macht Ausgleichszahlungen des Kantons bzw. der Kantone und des Bundes unabdingbar.
Politische Parteien				
FDP				Zusicherung der Kantone, soziales Kostenrisiko zu übernehmen, würde Standortgemeinden entlasten und kommunale Entscheide positiv beeinflussen.
CVP				
SP	X			
SVP				
EVP				

GPS				
Spitzenverbände Wirtschaft				
SGV				
Schweiz. Arbeit- geberverband				
SGB				
Weitere Organi- sationen				
Schweiz. Gemeinde- verband	X			Die Stadt Bern konnte den Sozialhilfeaufwand durch massgeschneiderte Lösungen für die Fahrenden in Buech senken.
Schweiz. Städte- verband			X	Überdurchschnittlich hoher Anteil an Sozialhilfe für Fahrende ist Tatsache. Aktuell ist rund die Hälfte der Berner Fahrenden auf finanzielle Unterstützung der Sozialhilfe angewiesen. Lastenausgleich für Sozialhilfe ist von grosser Bedeutung. Die Stadt Bern konnte den Sozialhilfeaufwand durch massgeschneiderte Lösungen für die Fahrenden in Buech senken.
FSU				
VLP				
EKR				
EKKJ				
Stiftung „Zukunft für Schweizer Fahrende“	X			Die Stadt Bern konnte den Sozialhilfeaufwand durch massgeschneiderte Lösungen für die Fahrenden in Buech senken.
Radgenossenschaft der Landstrasse				Viel Geld wurde investiert in die Zerstörung der Gemeinschaft der Fahrenden, heutige Probleme sollten deshalb nicht übertrieben werden.
Association Action Sinti et Jenish Suisses				Viel Geld wurde investiert in die Zerstörung der Gemeinschaft der Fahrenden. Angegebene Kosten werden oft absichtlich zu hoch angegeben.
GfbV	X			
BIN				
FER				
Sambuc Bloise Joëlle				
Schäft qwant				
Verein Schinagel				
Pro Juventute				
MERS	X			

Zu 425: Massnahmen im Bereich der Raumplanung

Frage: Inwieweit entsprechen die Kantone und Gemeinden im Bereich der Raumplanung und des Baurechts dem obgenannten Bundesgerichtsentscheid? Wie präsentiert sich die Lage in Ihrem Kanton?

	Bemerkungen zur aktuellen Situation im Kanton	Handlungsbedarf im kantonalen Raumplanungsrecht
Kantone		
AG	Kantonsverfassung § 48: „Der Kanton kann in Zusammenarbeit mit den Gemeinden nichtsesshaften ethnischen Minderheiten geeignete Örtlichkeiten für einen befristeten Aufenthalt zur Verfügung stellen.“	Keine raumplanungsrechtlichen Massnahmen erforderlich. Neue Plätze sollen im Rahmen der bestehenden Instrumente (Nutzungsplanung, Baubewilligungsverfahren) realisiert werden.

	Baugesetz § 6 lit. d und Allgemeine Verordnung zum Baugesetz § 30 Abs. 2 lit. d: Baubewilligungspflichtig ist das Aufstellen von Wohnwagen, wenn sie länger als zwei Monate auf dem gleichen Grundstück abgestellt werden. Im Einverständnis mit Eigentümer ist kürzere Dauer ohne Baubewilligung zulässig, wenn Reglemente der Gemeinde eingehalten werden. Baugesetz § 15: Die Gemeinden sind frei, beliebige Zonen zu definieren. Sie können entsprechende Zonen für Stand- und Durchgangsplätze ausscheiden.	Der aktuelle kantonale Richtplan enthält keine Aussage zu den Bedürfnissen der Fahrenden. Wir teilen die Folgerungen des Gutachtens „Fahrende und Raumplanung“ nicht, wonach die räumlichen Anliegen der Fahrenden über den Richtplan um- und durchzusetzen sind. Allenfalls sind dort Grundsätze aufzunehmen, aber konkrete Plätze können auch vom Richtplan nicht gegen den Willen der Standortgemeinde realisiert werden.
AR		Auch wenn die Anliegen der Fahrenden im RPG nicht berücksichtigt sind, ist Aufnahme dieser Anliegen in der kantonalen Richtplanung nicht ausgeschlossen. Kein kantonaler Handlungsbedarf, da kein Bedarf an Plätzen.
AI		
BS		
BL	In den letzten fünf Jahren hat eine Gemeinde (Liestal) einen Durchgangsplatz zonengerecht gesichert. Der Kanton ist für Grundeigentum und Erstellung der Infrastruktur zuständig, die Gemeinde für den Betrieb. Bei Standplätzen sollte generell eine derartige Arbeitsteilung, unter Einbezug des Bundes eingeführt werden.	Es ist sinnvoll, Stand- und Durchgangsplätze raumplanerisch zu sichern, am Besten auf der Ebene des Nutzungsplanes der Gemeinde, aber nicht zwingend im Richtplan. Ausscheidung als kantonale Spezialzone nur, wo zuständige Gemeinde bereit ist, einen solchen Platz zu bewirtschaften. Verpflichtung der Gemeinde mittels Richtplan ist in BL undenkbar. Verankerung im Richtplan würde nur Sinn machen, wenn planerische Sicherung (kantonaler Nutzungsplan), Bau und Betrieb der Plätze in kantonalen Händen lägen.
BE	Nach kantonalem Baubewilligungsdekret Art. 5 Abs. 1 Bst. k ist das Abstellen von Fahrzeugen des fahrenden Volkes bis zu einer Dauer von sechs Monaten an den von den Gemeindebehörden mit Zustimmung der Grundeigentümer erlaubten Standorten baubewilligungsfrei.	Im kantonalen Richtplan sind heute keine speziellen Massnahmen zum Thema Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende vorgesehen. Da im Kanton einige Plätze vorhanden sind und die temporäre Benutzung von Arealen für das Abstellen von Fahrzeugen des fahrenden Volkes möglich ist, ist die Ergänzung des kantonalen Richtplanes nicht vordringlich. Wäre auch nicht stufengerecht, da die Schaffung von Plätzen schweizweit koordiniert werden müsste und deshalb verbindliche Vorgaben auf Bundesebene nötig sind.
FR	BGE wird ernst genommen. Der Kanton sucht rasche und konkrete Lösungen für Fahrende. Zur Planung von Plätzen gibt es drei Möglichkeiten • Raumplanung der Gemeinden • Kantonaler Richtplan, der die Kriterien für die Realisierung von Plätzen definiert und den Gemeinden Frist für die Umsetzung der Richtplanung in ihren Nutzungsplanungen einräumt • Kantonaler Nutzungsplan, wenn die kommunale Nutzungsplanung keine Lösung bringt.	
GE	Nutzungsplan verabschiedet, um einen bestehenden ungeeigneten Standplatz (Molard) umzusiedeln. Realisierung ist durch Einsprachen blockiert.	
GL		
GR		Die Richtplanungen der Kantone werden vom Bundesrat genehmigt, wenn sie die raumwirksamen Aufgaben des Bundes und der Nachbarkantone sachgerecht berücksichtigen. Damit hat der Bund ein genügendes Instrument in der Hand, um die Kantone anzuhalten, Massnahmen im Sinne des erwähnten Bundesgerichtsentscheides zu treffen.

JU	BGE wird zur Kenntnis genommen	
LU	Der bundesgerichtlichen Rechtsprechung wird in weiten Teilen entsprochen. Laut Planungs- und Baugesetz §177 kann der Gemeinderat das Abstellen von Fahrzeugen des fahrenden Volkes an den von ihm erlaubten Standorten und mit Zustimmung der Grundeigentümer gestatten, ohne dass dazu ein Baubewilligungsverfahren durchzuführen ist. Dies gilt auch für Verweildauer von mehr als 30 Tage. Die Gemeinden können im Zonenplan besondere Sonderbau- oder Sondernutzungszonen für Fahrende ausscheiden.	Kein Bedarf an gesetzlichen Reformen.
NE	Die mehrmaligen Anläufe des Kantons zur Schaffung von Plätzen waren bis heute nicht erfolgreich. Sie scheiterten am Widerstand der Bevölkerung oder an der fehlenden Geeignetheit des Terrains. Der Kanton ist immer noch daran, geeigneten Raum zu suchen. Die geltenden Bestimmungen hindern die Fahrenden nicht am „spontanen Halt“ im Kanton.	Die Regierung möchte das Problem mit einem kantonalen Nutzungsplan lösen. Dies zeigt, dass die nötigen raumplanungsrechtlichen Instrumente im Kanton bereits bestehen.
NW	Steigender Siedlungsdruck hat auch Gebiete erfasst, die sich als potentielle Standplätze für Fahrende eignen, z. B. ehemalige Standorte der Armee, die bereits einer neuen Nutzung zugeführt wurden. Wenig Brachflächen oder ungenutzte Industrieareale. Möglichkeit der Ausscheidung von Flächen für Fahrende ausserhalb des Siedlungsgebietes oder Ausnahmegewilligungen für Bauen ausserhalb Bauzone.	Erste Teilrevision des kantonalen Richtplans soll die Anliegen der Fahrenden als Koordinationsaufgabe formulieren und in den Fragekatalog aufgenommen werden.
OW	Standplätze bedürfen einer entsprechenden Nutzungszone auf Gemeindeebene.	Verankerung in Richtplanung bei Bedarf zweckmässig.
SO	Bedürfnisse der Fahrenden werden heute weder in Planung noch in den baurechtlichen Vorschriften speziell berücksichtigt. Im Sinne einer EMRK-konformen Auslegung kann den Anliegen der Fahrenden trotzdem Rechnung getragen werden. Es fehlt an entsprechender Sensibilisierung der Behörden und an einer Interessenvertretung der Fahrenden.	
SH	Der Richtplan wurde 2004 im Sinne des erwähnten BGE angepasst.	
SZ	Erlaubnis entsprechender Zonen ist Sache der Gemeinden, ist ohne Einschränkung möglich.	Kein Handlungsbedarf.
SG	Anliegen der Fahrenden werden in der Richtplanung berücksichtigt. Auf der Ebene der Gemeinden werden die Plätze der Fahrenden zonenrechtlich gesichert. SG hat einen pragmatischen Weg gewählt hinsichtlich der passenden Nutzungszone: Man braucht die „Intensiverholungszone“ mit Zweckbestimmung „Standplatz“ oder „Durchgangsort“. Der „spontane Halt“ ist bewilligungsfrei und in der Wohnnutzungszone zulässig.	Kein Handlungsbedarf hinsichtlich rechtlicher Bestimmungen. Nicht ausgeschlossen, dass Anliegen der Fahrenden in der Richtplanung der Kantone ausdrücklich Eingang finden sollte.
TG		Bestehende Instrumente des Raumplanungs- und Baurechts genügen. Im kantonalen Richtplan könnten entsprechende kantonale Nutzungszonen ausgeschieden werden. Dies hätte den Vorteil, dass einheitliche Kriterien zur Anwendung kämen und die Gemeinden von dieser Aufgabe entlastet würden. Kantonsübergreifende Planung (allenfalls in der Form eines Sachplans des Bundes) wäre nötig.
TI		Bis jetzt sind die Planungsbemühungen des Kantons auf der konsensualen

		Schiene leider gescheitert. Der Kanton fasst deshalb die planungsrechtliche Konsolidierung mittels eines kantonalen Nutzungsplans (im generellen Interesse, auch gegen den Willen der direkt betroffenen Gemeinden) ins Auge.
UR	Bedürfnisse der Fahrenden sind weder im Richtplan noch in den kantonalen oder kommunalen Bauvorschriften berücksichtigt. Konkrete Vorhaben liessen sich jedoch ohne diese Erwähnung realisieren. Befristete Aufenthalte an Standorten, die nicht planungs- oder baurechtlich gesichert sind, würden nicht verhindert.	
VS	Die Gesetzgebung des RPG ist ausreichend.	Die Einführung eines vertikalen Zwangs würde sehr bedauert.
VD		
ZG	Richtplan des Kantons ZG: „Der Kanton und die Gemeinden schaffen einen Durchgangsplatz im Kanton für die Fahrenden.“	
ZH		
Politische Parteien		
FDP		Entsprechend dem BGE sollten die Bedürfnisse der Fahrenden im Rahmen der Raumplanung künftig berücksichtigt werden.
CVP		
SP		
SVP		
EVP		
GPS		
Spitzenverbände Wirtschaft		
SGV		
Schweiz. Arbeitgeberverband		
SGB		
Weitere Organisationen		
Schweiz. Gemeindeverband	Die Genehmigung der kantonalen Richtpläne durch den Bundesrat gibt Bund ein Instrument in die Hand, Massnahmen im Sinne des erwähnten BGEs zu treffen.	Die Revision des RPG sollte die Anliegen der Fahrenden stärker berücksichtigen.
Schweiz. Städteverband		
FSU	Die in Art. 4 RPG institutionalisierte Mitwirkung bei Planungen stehen auch Fahrenden und ihren Interessenvertretungen offen. Dies gilt auch für die Richtpläne. Anders ist es in der Regel bei den Rechtsmitteln zu Nutzungsplänen und Schutzzonenplänen.	
VLP		Raumplanungsrecht verbietet grundsätzlich temporäre Nutzungen nicht, solange sie nicht regelmässig sind und sich nicht innerhalb kurzer Frist wiederholen. Rechtliche Hindernisse wären etwa Hygienefragen (Abwässer). Es wäre sinnvoll, Plätze für den spontanen Halt planungsrechtlich vorzusehen. Spontane Halte sollten ausserhalb der Bauzonen möglich sein, wenn es sich wirklich um kurze Aufenthalte ohne feste Einrichtungen handelt. Hingegen sollten die Ausnahmen für Bauen ausserhalb der Bauzone (Art. 24 RPG) für

		diese Thematik nicht gebraucht werden: Plätze für Fahrende gehören in die Bauzone.
EKR		
EKKJ		
Stiftung „Zukunft für Schweizer Fahrende“	Die Genehmigung der kantonalen Richtpläne durch den Bundesrat gibt Bund ein Instrument in die Hand, Massnahmen im Sinne des erwähnten BGE zu treffen.	Die Revision des RPG sollte die Anliegen der Fahrenden stärker berücksichtigen.
Radgenossenschaft der Landstrasse		Der BGE muss jetzt von den Kantonen umgesetzt werden. Die Revision des RPG muss die Anliegen der Fahrenden endlich berücksichtigen.
Association Action Sinti et Jenish Suisses		Der BGE muss jetzt von den Kantonen umgesetzt werden. Rechtliche Sicherung der Durchgangsplätze und des spontanen Haltes nötig: Kein Recht oder Reglement darf einem Mitglied der Schweizer Fahrenden verbieten, den Wagen bis zu 30 Tagen auf einem Privatplatz aufzustellen (für mehr als zehn Wagen). Aufenthalt bis zu sieben Tagen auf öffentlichem Grund bewilligungsfrei: Anspruch auf Bewilligung für längere Aufenthalte, wenn öffentliche Ordnung nicht gestört wird.
GfbV		BGE zwingt Kantone, sich in diesem Rahmen mit dem Raumbedarf der Fahrenden auseinanderzusetzen. Kantone sollen mit Wegleitungen oder Empfehlungen des Bundesamtes für Raumentwicklung unterstützt werden. Zu prüfen, ob temporäre Durchgangsplätze nicht als explizite Ausnahme nach Art. 24 RPG verankert werden sollten, da sich das Angebot an improvisierten Plätzen immer mehr reduziert.
BIN	Bis jetzt keine raumplanerischen Konsequenzen des BGE auf Gemeindeebene.	Zuständige Behörden müssen auf allen Ebenen verpflichtet werden, Projekte für Fahrende zu fördern und nicht zu behindern.
FER		Nicht erlaubte Aufenthalte auf privatem Terrain dürfen nicht toleriert und kantonale und kommunale Vorschriften müssen auch von den Fahrenden respektiert werden.
Sambuc Bloise Joëlle		Kantonales oder kommunales Recht sollte private Grundeigentümer nicht daran hindern, Grundstücke für „spontane Halte“ zur Verfügung stellen zu können.
Schäft qwant		
Verein Schinagel		
Pro Juventute		
MERS		

Zu 426: Mögliche Massnahmen des Bundes für die Schaffung von Stand- und Durchgangsplätzen

Frage: Wie beurteilen Sie die Wirksamkeit der vorgestellten Massnahmen im Hinblick auf das Ziel, die Schaffung von Stand- und Durchgangsplätzen zu erleichtern? Welche dieser Massnahmen beurteilen Sie als geeignet und welche als ungeeignet?

Massnahme A) : Verankerung von Massnahmen zugunsten der Lebensweise der Fahrenden im Kulturförderungsgesetz

Massnahme			
-----------	--	--	--

	Besonders geeignet	Geeignet	Weniger oder nicht geeignet	Bemerkungen /Ergänzungen
Kantone				
AG	X			Rechtsgrundlage in Kulturförderungsgesetz ist nötig und nützlich. Aber starke finanzielle Beteiligung des Bundes an der Erstellung von neuen Plätzen ist entscheidende Hauptmassnahme. Die Beteiligung könnte direkt oder indirekt über die „Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende“ erfolgen. Entsprechende Präzisierung des Vorentwurfs des Kulturförderungsgesetzes ist nötig.
AR				
AI				
BS				
BL				
BE			X	Zu allgemeine Formulierung.
FR	X			
GE				
GL				
GR		X		
JU				
LU				
NE				
NW				
OW				Es kann nicht beurteilt werden, ob dies der richtige Rahmen ist.
SO		X		
SH		X		
SZ		X		
SG		X		Unklar, welche Wirkung diese Massnahme auf die Schaffung von Plätzen hat. Ohne finanzielle Anreize rein deklaratorisch.
TG				
TI				
UR		X		Nur wirksam, wenn sich der Bund an Kosten beteiligt.
VS		X		
VD				
ZG			X	Alle vorgeschlagenen Massnahmen sind aufwändig, wenig griffig, praktisch schwierig umzusetzen. Mit Appellen ist es nicht getan.
ZH				
Politische Parteien				
FDP				
CVP				
SP		X		
SVP			X	Zusätzliches Engagement des Bundes abgelehnt, weil bestehende finanzpolitische Engpässe höher zu gewichten sind.
EVP				
GPS				
Spitzenverbände				

Wirtschaft				
SGV				
Schweiz. Arbeitgeberverband			X	Kein Engagement des Bundes erwünscht.
SGB				
Weitere Organisationen				
Schweiz. Gemeindeverband	X			Ergänzungsvorschlag für Art. 14 Abs. 2: „...ermöglichen. Insbesondere kann der Bund öffentlichen und privaten Grundeigentümern Beiträge für die Schaffung und den Betrieb von Stand- und Durchgangsplätzen ausrichten.“
Schweiz. Städteverband		X		Bei der Umsetzung der Massnahmen ist auf eine aktive Mitarbeit der Betroffenen zu achten.
Fachverband Schweizer RaumplanerInnen				
VLP				
EKR				
EKKJ				
Stiftung „Zukunft für Schweizer Fahrende“	X			Ergänzungsvorschlag für Art. 14 Abs. 2: „...ermöglichen. Insbesondere kann der Bund öffentlichen und privaten Grundeigentümern Beiträge für die Schaffung und den Betrieb von Stand- und Durchgangsplätzen ausrichten.“ Keine Aufhebung des BG betreffend Stiftung durch Kulturförderungsgesetz (Vorentwurf Kulturförderungsgesetz, Anhang, Ziffer I.3) , da mit einer Aufhebung des BG das wichtigste Zeichen des Bundes zugunsten der Fahrenden rückgängig gemacht würde. Der Stiftung würde die rechtliche Grundlage entzogen.
Radgenossenschaft der Landstrasse				
Association Action Sinti et Jenish Suisses				Verweis auf Aussagen zum Teilbericht I, Ziffer 416: Realisierung eines adäquaten Schulsystems für Kinder von Fahrenden.
GfbV	X			Ergänzung der Bestimmung, damit dem Bund die Leistung konkreter Unterstützung möglich wird. Keine Aufhebung des BG betreffend Stiftung durch Kulturförderungsgesetz.
BIN				
FER				
Sambuc Bloise Joëlle				
Schäft qwant				
Verein Schinagel				
Pro Juventute				
MERS				

Zu 426: Mögliche Massnahmen des Bundes für die Schaffung von Stand- und Durchgangsplätzen

Frage: Wie beurteilen Sie die Wirksamkeit der vorgestellten Massnahmen im Hinblick auf das Ziel, die Schaffung von Stand- und Durchgangsplätzen zu erleichtern? Welche dieser Massnahmen beurteilen Sie als geeignet und welche als ungeeignet?

Massnahme B) : Umnutzung von Grundeigentum des Bundes/ Schaffung eines interdepartementalen Forums

	Umnutzung Eigentum			Interdep. Forum			
	Besonders geeignet	Geeignet	Weniger / nicht geeignet	besonders geeignet	geeignet	weniger /nicht geeignet	Bemerkungen /Ergänzungen
Kantone							
AG		X			X		
AR							
AI							
BS							
BL		X					Umnutzung nur in Zusammenarbeit mit Kantonen und Gemeinden. Ablehnung eines Sachplans des Bundes für Bedürfnisse Fahrende.
BE		X					Frühzeitiger Einbezug von Kanton und Gemeinden in die Umnutzung. Der Bund sollte möglichst rasch die Möglichkeiten prüfen und zusammen mit Kantonen und Gemeinden die nötigen planungsrechtlichen Schritte diskutieren. Der Kanton Bern ist daran, eine Strategie zur Umnutzung der freiwerdenden VBS-Areale auszuarbeiten und wird darin die Bedürfnisse der Fahrenden nach Möglichkeit berücksichtigen.
FR		X			X		
GE	X						Umnutzung nicht auf militärische Grundstücke beschränken.
GL							
GR		X			X		Fahrende (Radgenossenschaft, Stiftung) müssen ihre Anliegen in das geplante Forum einbringen können.
JU		X					
LU		X				X	Braucht kein interdepartementales Forum, besser Koordination in der BPUK.
NE		X					Im Kanton NE zurzeit leider kein entsprechendes Territorium des Bundes vorhanden- später eventuell in Planeyes (Gemeinden Colombier, Bôle und Boudry).
NW							
OW		X			X		Nur Grundstücke umnutzen, die sich mit tragbarem Aufwand erschliessen lassen.
SO		X			X		Organisation der Fahrenden müssen ihre Anliegen in das geplante Forum einbringen können.
SH		X			X		
SZ		X			X		
SG		X					Umnutzung wirkungsvoll, wenn geeignete Flächen zur Verfügung stehen. Kanton hat die Zuständigkeit für Raumplanung: er beurteilt die Geeignetheit des Territoriums.
TG							
TI	X						Reale Möglichkeiten? Der Kanton wird zusammen mit VBS

							die Umnutzung der Waffenplätze in diesem Sinne prüfen.
UR		X					In Uri werden diverse Areale vom Bund nicht benötigt. Sie könnten sich für Umnutzung eignen.
VS		X			X		Kantone, Gemeinden und Fahrende müssten in Forum einbezogen werden. Ein Durchgangsplatz könnte eventuell auf dem nicht mehr genutzten Flugplatz Rarogne errichtet werden.
VD		X			X		
ZG			X			X	Alle vorgeschlagenen Massnahmen sind aufwändig, wenig griffig, praktisch schwierig umzusetzen. Mit Appellen ist es nicht getan.
ZH	X			X			
Politische Parteien							
FDP	X			X			
CVP							
SP		X			X		
SVP			X			X	Zusätzliches Engagement des Bundes abgelehnt, weil bestehende finanzpolitische Engpässe höher zu gewichten sind.
EVP							
GPS		X			X		Schliessen sich der Stellungnahme der Eidgenössischen Kommission gegen Rassismus an.
Spitzenverbände Wirtschaft							
SGV							
Schweiz. Arbeitgeberverband			X			X	Kein Engagement des Bundes erwünscht.
SGB		X			X		Schliesst sich der Stellungnahme der Eidgenössischen Kommission gegen Rassismus an.
Weitere Organisationen							
Schweiz. Gemeindeverband		X					Seit Jahren bemüht sich die Stiftung „Zukunft für Schweizer Fahrende“ bereits um die Umnutzung, allerdings nicht sehr erfolgreich. Unterstützung ist zu begrüssen. Kantone und Gemeinde sollten motiviert werden, Liegenschaften des VBS zu erwerben. Finanzielle Beiträge des Bundes and Kantone und Gemeinden (via Stiftung) sind nötig, um Plätze tatsächlich zu erstellen.
Schweiz. Städteverband	X					X	Städteverband zieht die Nutzung der bestehenden Gefässe für die Koordination einem neuen Forum vor. Bei der Umsetzung der Massnahmen ist auf eine aktive Mitarbeit der Betroffenen zu achten.
FSU	X						
VLP		X					Umnutzung muss weiterverfolgt werden.

EKR		X			X		Interdepartementales Forum begrüsst.
EKKJ							
Stiftung „Zukunft für Schweizer Fahrende“	X				X		Fahrende (Radgenossenschaft, Stiftung) müssen ihre Anliegen in das geplante Forum einbringen können. Kantone und Gemeinden sollten dazu bewegt werden, Eigentum am umzunutzenden Terrain zu erwerben. Finanzielle Beiträge des Bundes an Kantone und Gemeinden (via Stiftung) sind nötig, um Plätze tatsächlich zu erstellen. Vorgaben des Bundes (oder zumindest interkantonale Zusammenarbeit) nötig, wo Plätze für ausländische Fahrende zu schaffen sind.
Radgenossenschaft der Landstrasse		X			X		
Association Action Sinti et Jenish Suisses						X	Das Forum ist sinnlos, wenn keine klare Gesetzesgrundlagen und Handlungsmöglichkeiten bestehen, um kollektiv die Gerichte anzurufen.
GfbV	X				X		
BIN							
FER		X				X	
Sambuc Bloise Joëlle							
Schäft qwant		X			X		Trotz neuer Plätze muss spontaner Halt möglich bleiben, um der Ghettobildung zu entgehen. Mitarbeit von Fahrenden im geplanten Forum würde Sachkompetenz des Bundes stärken und dazu beitragen, wirksame und kostengünstige Lösungen zu finden. Der Einbezug von Organisationen und Einzelpersonen, die nicht in der Radgenossenschaft aktiv sind, ist unabdingbar.
Verein Schinagel							
Pro Juventute							
MERS	X				X		Mitarbeit der Fahrenden im Forum wichtig. Forum sollte Entscheidungskompetenzen oder zumindest Antragsrechte haben.

Zu 426: Mögliche Massnahmen des Bundes für die Schaffung von Stand- und Durchgangsplätzen

Frage: Wie beurteilen Sie die Wirksamkeit der vorgestellten Massnahmen im Hinblick auf das Ziel, die Schaffung von Stand- und Durchgangsplätzen zu erleichtern? Welche dieser Massnahmen beurteilen Sie als geeignet und welche als ungeeignet?

Massnahme C) : Revision Raumplanungsgesetz (RPG)

	Massnahme			
	Besonders geeignet	Geeignet	Weniger oder nicht geeignet	Bemerkungen /Ergänzungen

Kantone				
AG			X	Das bestehende Instrumentarium genügt, ausdrückliche Empfehlungen an die Kantone nicht notwendig.
AR				
AI				
BS				
BL			X	Empfehlung auf Ebene Bundesgesetz ist merkwürdiges Konstrukt. Gesetzliche Verpflichtung der Kantone zur Ausscheidung von Zonen für Plätze würde die vielen informellen, oft saisonalen Plätze in Widerspruch zur Zonenplanung bringen. Kein Grund zur Erweiterung des raumplanerischen Instrumentariums. Ablehnung eines Sachplans des Bundes für Bedürfnisse Fahrende.
BE			X	Unverbindliche Empfehlung nicht sinnvoll. Ohne bundesrechtliche und kantonale Vorgaben wird es den Gemeinden in ihrer Nutzungsplanung kaum möglich sein, neue Standorte zu finden. Ergänzungen der Richtlinien sind nicht ausreichend, da nicht verbindlich. Verbindlicher Sachplan des Bundes wäre geeignet.
FR			X	Unnötige Änderung. Sachplanung des Bundes wäre aber zu prüfen.
GE			X	Unnötige Änderung. Man müsste zuerst die Wirksamkeit der französischen Gesetzgebung, die seit 1990 den Gemeinden mit mehr als 5000 Einwohnern die Schaffung von Plätzen vorschreibt, evaluieren.
GL				
GR		X		Wünschbare Revisionen: • Zu prüfen, ob die Berücksichtigung der Bedürfnisse der Fahrenden nicht explizit ins RPG aufgenommen werden müsste. • Bund müsste festlegen, wo Plätze für ausländische Fahrende zu schaffen sind (interkantonale Aufgabe). • RPG sollte Beiträge des Bundes vorsehen für die dauerhafte Widmung der Grundstücke für Plätze.
JU		X		
LU			X	Raumplanerische Massnahmen gegen den Willen der Gemeinden sind nicht wirksam.
NE			X	
NW				
OW			X	
SO		X		Bestimmung, die Kantone zur Berücksichtigung der Bedürfnisse der Fahrenden in Raumplanung verpflichtet, ist zu begrüssen.
SH			X	Kanton hat bereits Empfehlungen an Gemeinden, die für die Ausscheidung der Nutzungszonen zuständig sind, erlassen. Von Zwang seitens des Bundes ist abzusehen.
SZ			X	Überflüssige Reform, bisherige Normen genügen.
SG		X		Revision sollte vor allem Bestimmungen für kantonale Richtplanungen erfassen. Neue Bestimmung könnte verdeutlichen, dass Plätze überregional zu koordinieren sind. Revision der Bestimmungen über Nutzungsplanung ist jedoch unnötig.
TG			X	Keine neuen Bestimmungen im RPG, aber kantonsübergreifende Planung und interkantonale Abstimmung in der Form eines Sachplans des Bundes wäre nötig.
TI				
UR		X		Geringe bis mittlere Wirksamkeit einer Empfehlung: Sie kann Problembewusstsein verbessern, aber praktische Umsetzung nicht verpflichtend.

VS			X	Gesetzgebung des Bundes ist ausreichend. Kein vertikaler Zwang. Spezielle Bestimmung des RPG zum Thema Fahrende ist abzulehnen.
VD				
ZG				Alle vorgeschlagenen Massnahmen sind aufwändig, wenig griffig und praktisch schwierig umzusetzen.
ZH				
Politische Parteien				
FDP			X	Das geltende Recht ist im Sinne von Art. 8 EMRK auszulegen. Gesetzliche Änderungen sind nicht nötig. Im Rahmen der vorgesehenen RPG-Revision sollte Empfehlung an die Kantone aufgenommen werden, die Bedürfnisse der Fahrenden zu berücksichtigen.
CVP				
SP		X		Das Bundesamt für Raumentwicklung sollte den BGE in seinen Richtlinien berücksichtigen und entsprechende Wegleitungen und Empfehlungen an die Kantone formulieren. RPG-Revision sollte eine spezifische Empfehlung enthalten. Zu prüfen, ob die RPG-Revision eine explizite Ausnahme nach Art. 24 RPG für temporäre Durchgangsplätze vorsehen sollte.
SVP			X	Zusätzliches Engagement des Bundes abgelehnt, weil bestehende finanzpolitische Engpässe höher zu gewichten sind.
EVP				
GPS				
Spitzenverbände Wirtschaft				
SGV				
Schweiz. Arbeitgeberverband			X	Kein Engagement des Bundes erwünscht. Keine Notwendigkeit, eine Empfehlung im RPG zu verankern.
SGB				
Weitere Organisationen				
Schweiz. Gemeindeverband	X			Neue Bestimmung wünschbar, die Kantone zur Berücksichtigung der Bedürfnisse der Fahrenden in Richtplanung, Nutzungsplanung und baurechtliche Vorschriften verpflichtet. Neue Bestimmung (Ergänzung von Art. 28 RPG) wünschbar, welche Beiträge des Bundes an die Gemeinden für die definitive Widmung eines Grundstückes für Plätze vorsieht. Die Genehmigung der kantonalen Richtpläne durch den Bundesrat gibt Bund ein Instrument in die Hand, Massnahmen im Sinne des erwähnten BGEs zu treffen.
Schweiz. Städteverband		X		Bei der Umsetzung der Massnahmen ist auf eine aktive Mitarbeit der Betroffenen zu achten.
FSU			X	Art. 18 RPG ist umfassend genug, um Bedürfnisse der Fahrenden zu berücksichtigen. Aufweichung der Trennung zwischen Siedlungsgebieten und Nichtsiedlungsgebieten (mittels zusätzlicher Ausnahmen vom Bauverbot ausserhalb der Bauzonen für Durchgangsplätze) wird abgelehnt.
VLP			X	Keine Empfehlung nötig im RPG. Thematik kann auf der Stufe der Richtplanung im Rahmen der Bewilligung durch den Bundesrat (Art. 11 RPG) aufgenommen werden.
EKR				
EKKJ				
Stiftung „Zukunft für	X			Neue Bestimmung wünschbar, die Kantone zur Berücksichtigung der Bedürfnisse der Fahrenden

Schweizer Fahrende"				in Richtplanung, Nutzungsplanung und baurechtliche Vorschriften verpflichtet. Neue Bestimmung (Ergänzung von Art. 28 RPG) wünschbar, welche Beiträge des Bundes an die Gemeinden für die definitive Widmung eines Grundstückes für Plätze vorsieht. Die Genehmigung der kantonalen Richtpläne durch den Bundesrat gibt Bund ein Instrument in die Hand, Massnahmen im Sinne des erwähnten BGE zu treffen.
Radgenossenschaft der Landstrasse	X			Revision RPG soll die Berücksichtigung der Bedürfnisse der Fahrenden ausdrücklich verankern. Wohnen auf Privateigentum in der fahrenden Kultur muss gesetzlich möglich sein, auch in der Industriezone.
Association Action Sinti et Jenish Suisses	X			
GfbV				
BIN	X			Rechtlich zwingende Grundlage nötig. Finanzielle Lastenverteilung nötig.
FER			X	
Sambuc Bloise Joëlle				
Schäft qwant				
Verein Schinagel				Erneuerung der Raumplanungsgesetze, um spontanen Halt von kleinen Verbänden von Fahrenden (bis fünf Wagen) auf privatem oder öffentlichem Grund ohne Schwierigkeiten zu ermöglichen.
Pro Juventute				
MERS	X			Entscheidend ist, dass die Fahrenden nicht vom Ermessen der kantonalen oder kommunalen Behörden abhängig sind. Bedenken, dass die vorgesehenen Erleichterungen im RPG zugunsten des bäuerlichen Nebenerwerbs sich negativ auf den Lebensraum der Fahrenden auswirken wird, wenn deren Bedürfnisse nicht explizit berücksichtigt wird.

Zu 426: Mögliche Massnahmen des Bundes für die Schaffung von Stand- und Durchgangsplätzen

Frage: Wie beurteilen Sie die Wirksamkeit der vorgestellten Massnahmen im Hinblick auf das Ziel, die Schaffung von Stand- und Durchgangsplätzen zu erleichtern? Welche dieser Massnahmen beurteilen Sie als geeignet und welche als ungeeignet?

Massnahme D) : Bessere Nutzung der bestehenden interkantonalen und tripartiten Gefässe

	Massnahme Besonders geeignet	Geeignet	Weniger oder nicht geeignet	Bemerkungen /Ergänzungen
Kantone				
AG		X		
AR				
AI				
BS				
BL		X		Zwar ist übergeordnete Planung ohne die zuständigen Gemeinden nicht zweckmässig. Aber diese Gefässe können vor allem für überregionale Probleme genutzt werden, z.B. für Probleme mit ausländischen Fahrenden.
BE		X		Für politische Diskussion hinsichtlich der schweizweiten Koordination der Schaffung neuer Plätze

				sind diese Gremien sinnvoll. Aber es ist nicht sachgerecht, diesen Gremien die Lösung der Problematik zu übertragen, da sie sich kaum mit Fragen von Minderheiten befassen.
FR	X			
GE		X		Interkantonale Koordination sicher positiv. Koordination mit VD und Frankreich wäre sinnvoll.
GL				
GR				
JU				
LU				
NE		X		
NW				
OW		X		Allerdings werden die Anliegen der Fahrenden hier nur entsprechend der Priorisierung der anderen anfallenden Aufgaben behandelt werden können.
SO		X		Es ist unerlässlich, dass der Bund Impulse setzt, koordiniert, Beiträge spricht.
SH		X		Keine zusätzlichen Gefässe nötig, die nur Projektkoordination erschweren, sondern es sollen bereits bestehende Kanäle wie die Eidgenössische Kommission gegen Rassismus, die TAK und die BPUK genutzt werden.
SZ		X		
SG		X		Diese Gefässe sollten Koordinationsfunktion übernehmen, dem Erfahrungsaustausch dienen und bei der Erarbeitung allgemeiner Richtlinien Wirkung entfalten, um gemeinsame Standards für Plätze zu schaffen.
TG		X		Bund sollte die Federführung übernehmen und eng mit der BPUK zusammenarbeiten.
TI				
UR			X	Überkantonale Koordination im Sinne eines „Standortkonzeptes“ ist wichtig. Ob diese Arbeit vom Bund oder von der BPUK geleistet wird, ist nicht so wichtig. Konkrete Standortsuche geschieht auf kantonaler oder kommunaler Ebene, dafür sind diese Gremien nicht geeignet.
VS		X		Nutzbringende Koordination.
VD		X		Löst allerdings Kostenfrage nicht.
ZG				Alle vorgeschlagenen Massnahmen sind aufwändig, wenig griffig und praktisch schwierig umzusetzen; mit Appellen ist es nicht getan.
ZH	X			Verstärkung der interkantonalen Zusammenarbeit ist besonders wichtig.
Politische Parteien				
FDP		X		Keine neuen Institutionen, sondern Nutzung der bestehenden für die gegenseitige Sensibilisierung und Förderung des Dialogs.
CVP				
SP		X		
SVP			X	Zusätzliches Engagement des Bundes abgelehnt, weil bestehende finanzpolitische Engpässe höher zu gewichten sind.
EVP				
GPS				
Spitzenverbände Wirtschaft				
SGV				
Schweiz. Arbeitgeberverband			X	Kein Engagement des Bundes erwünscht.

SGB				
Weitere Organisationen				
Schweiz. Gemeindeverband		X		Zweifelhaft, ob sich TAK für Thematik eignet.
Schweiz. Städteverband		X		Nutzung bestehender Gefässe ist der Schaffung eines interdepartementalen Forums vorzuziehen. Bei der Umsetzung der Massnahmen ist auf eine aktive Mitarbeit der Betroffenen zu achten.
FSU				
VLP				
EKR				
EKKJ				
Stiftung „Zukunft für Schweizer Fahrende“		X		Zweifelhaft, ob sich TAK für Thematik eignet.
Radgenossenschaft der Landstrasse				
Association Action Sinti et Jenish Suisses			X	Ineffizient, wenn es keine direkte Partizipationsmöglichkeit und finanzielle Unterstützung für die Organisationen gibt.
GfbV		X		Ergänzend zum interdepartementalen Forum sinnvoll.
BIN		X		Unbedingt Vertreter der Fahrenden in gleicher Zahl beizuziehen.
FER				
Sambuc Bloise Joëlle				
Schäft qwant				
Verein Schinagel				
Pro Juventute				
MERS				