



# FAHRENDE UND RAUMPLANUNG

## Standbericht 05



### **Auftraggeber**

Stiftung „Zukunft für Schweizer Fahrende“, St.Gallen

### **Verfasser des Standberichtes 05**

Eigenmann Thomas, Eigenmann Rey Rietmann FSU SIA, St.Gallen

Eugster Rolf, MSc(GIS), Siedlungsplaner HTL, St.Gallen

Gaudenz Jon, Eigenmann Rey Rietmann FSU SIA, St.Gallen

März 2006



## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1.</b>	<b>Kurzfassung</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>9</b>
2.1.	Auftrag und Ziel	10
2.2.	Vorgehen	10
2.3.	Beteiligte	10
<b>3.</b>	<b>Veränderungen in der Ausgangslage</b>	<b>11</b>
3.1.	Einleitung	12
3.2.	Übersicht der bestehenden Stand- und Durchgangsplätze	12
3.2.1.	Standplätze	12
3.2.2.	Durchgangsplätze	14
3.2.3.	Übersicht der Veränderungen	17
3.3.	Vorgehensweisen von Bund, Kantonen und Gemeinden in den letzten 5 Jahren	17
3.3.1.	Das Gutachten wird zur Kenntnis genommen	17
3.3.2.	Kantonale Richtplanung	17
3.3.3.	Nutzungsplanung	18
3.4.	Rechtliche Grundlagen	18
3.4.1.	Bundesgerichtsurteil 129 II 321	18
3.5.	Folgerungen aus der veränderten Ausgangslage	18
<b>4.</b>	<b>Veränderungen im Konzept</b>	<b>21</b>
4.1.	Einleitung	22
4.2.	Räumliche Verteilung der Stand- und Durchgangsplätze	22
4.2.1.	Räumliche Verteilung der Standplätze	23
4.2.2.	Räumliche Verteilung der Durchgangsplätze	25
4.3.	Raumplanerische Organisation des Raumes	29
4.4.	Schlussfolgerungen	30
<b>5.</b>	<b>Veränderungen in der Konzeptumsetzung</b>	<b>31</b>
5.1.	Einleitung	32
5.2.	Bisherige Aufgaben der einzelnen Akteure	32
5.2.1.	Bund	33
5.2.2.	Kantone	34
5.2.3.	Gemeinden	34
5.2.4.	Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende	35
5.2.5.	Radgenossenschaft	36
5.2.6.	Einzelne Fahrende	36

---

<b>5.3</b>	<b>Neue Aufgaben für den Bund</b>	<b>37</b>
<b>5.4.</b>	<b>Neue Aufgaben für die Stiftung „Zukunft für Schweizer Fahrende“</b>	<b>37</b>
<b>5.5.</b>	<b>Schlussfolgerungen</b>	<b>37</b>
<b>6.</b>	<b>Schlussbemerkungen</b>	<b>39</b>

---

<b>Ergänzungsbericht Ausländische Fahrende</b>	<b>41</b>
--	-----------

---

# **1. Kurzfassung**

---

Das Gutachten „Fahrende und Raumplanung“ wurde im Jahre 2001 publiziert und basiert auf Erhebungen aus dem Jahre 2000. Der vorliegende Standbericht hat zum Ziel, die Veränderungen in den letzten 5 Jahren aufzuzeigen. Im Zentrum der Betrachtungen stehen die aktuelle Situation der Stand- und Durchgangsplätze, der Stand der Umsetzung der räumlichen Bedürfnisse mit den Instrumenten der Raumplanung sowie das Festhalten der bisherigen Tätigkeiten der relevanten Akteure.

Alle Gemeinden, welche einen Stand- oder Durchgangplatz betreiben sowie die kantonalen Raumplanungsstellen und das Bundesamt für Raumentwicklung wurden auf gleiche Art und Weise wie im Jahre 2000 befragt. Aus den Erkenntnissen der Umfragen können die folgenden Schlussfolgerungen gezogen werden:

- **Das Gutachten dient als Grundlage der raumplanerischen Tätigkeiten**

Das Gutachten wurde von allen kantonalen Raumplanungsstellen zur Kenntnis genommen. Einige Kantone, das Bundesamt für Raumentwicklung und das Bundesamt für Kultur verwenden das Gutachten bei ihren Tätigkeiten.

- **Für die Fahrenden in der Schweiz hat sich in den letzten Jahren die Situation weiter verschärft und nicht – wie erhofft - entspannt.**

Um den Fahrenden genügend Lebensraum für die Ausübung ihrer Lebensweise zur Verfügung zu stellen, wurden im Jahre 2001 die Schaffung von ca. 30 Standplätzen und die Schaffung von ca. 30 Durchgangsplätzen sowie die Sanierung von 47 Durchgangsplätzen innert 10 Jahren gefordert.

Die konkrete Situation für die Fahrenden hat sich in der Zwischenzeit grundsätzlich nicht verbessert. Im Gegenteil, in den letzten fünf Jahren wurden lediglich ein Standplatz sowie zwei Durchgangsplätze neu geschaffen, dazu kam die Schliessung von neun bestehenden Durchgangsplätzen. Saniert wurde keiner der bestehenden Plätze. Damit wurde der Lebensraum der Fahrenden in den letzten fünf Jahren wohl in drei Regionen verbessert, aber gesamthaft betrachtet weiter verschlechtert.

- **Gesamthaft betrachtet wurde bisher keine grosse Wirkung erzielt**

Die Stiftung „Zukunft für Schweizer Fahrende“, die Radgenossenschaft, diverse Bundesstellen, einige Kantone und einige Gemeinden haben in den letzten 5 Jahren vieles getan. Die Wirkung indessen bleibt gesamthaft betrachtet und angesichts der gesteckten Ziele bis heute gering.

Um die Situation der Fahrenden nachhaltig zu verbessern, sollten aus heutiger Sicht, die folgenden vier Aspekte speziell beachtet werden:

- **Weitere Bewusstseinsbildung betreffend die räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden ist dringend**

In vielen Kantonen und Gemeinden wird für die Umsetzung der räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden zu wenig getan. Eine vermehrte Bewusstseinsbildung ist deshalb dringend angezeigt.

- **Konsequente Einsetzung der Instrumente der Raumplanung ist nötig**

Die Instrumente der Raumplanung werden zur Koordination der räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden zu wenig verwendet.

- **Neben der Neuschaffung hat auch die Sicherung der bestehenden Durchgangsplätze eine hohe Priorität**

Das Sichern und Sanieren der bestehenden Durchgangsplätze ist bedeutend billiger und erfordert weniger organisatorischen Aufwand als die Neuschaffung von Durchgangsplätzen.

- **Ein entschlossenes Handeln wird weiterhin dringend benötigt**

Das Engagement aller ist weiterhin dringend gefordert. Der Minderheitenschutz betreffend der Fahrenden benötigt politischen Willen auf allen Ebenen und den Einsatz von raumplanerischen und finanziellen Mitteln. Insbesondere ein grösseres finanzielles Engagement des Bundes könnte Kantone und Gemeinden bei der Schaffung und ev. beim Betrieb eines Stand- und Durchgangsplatzes unterstützen. Ohne diese verlieren die Fahrenden weiterhin Raum zum Wohnen und zum Arbeiten.





---

## **2. Einleitung**

---

## 2.1. Auftrag und Ziel

Der Auftrag für den Standbericht 2005 wurde im Sommer desselben Jahres von der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende an das Raumplanungsbüro Eigenmann Rey Rietmann, St.Gallen und den Siedlungsplaner Rolf Eugster, St.Gallen vergeben.

Seit der Erstellung des Gutachtens „Fahrende und Raumplanung“ vom 30.Mai 2001 sind vier Jahre vergangen. Die Erhebungen, auf denen das Gutachten beruht, wurden im Jahre 2000 durchgeführt. In der Zwischenzeit sind verschiedene Veränderungen eingetreten. Diese Veränderungen zu erfassen und das Gutachten auf den heutigen Stand zu setzen, ist Aufgabe dieses Standberichtes. Der vorliegende Bericht 2005 hat demzufolge folgende Aspekte zum Ziel:

- Aufzeigen des aktuellen Bestandes an Stand- und Durchgangsplätzen
- Aufzeigen der Veränderungen in den Vorgehensweisen von Bund, Kantonen und Gemeinden betreffend den Einbezug der räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden in den letzten fünf Jahren
- Darstellen der zwischenzeitlichen Veränderungen der rechtlichen Grundlagen
- Aufzeigen, in wie weit die Vorschläge des Konzeptes und der Konzeptumsetzung bereits realisiert wurden, inklusive allfälliger Ergänzungen
- Ziehen von Schlussfolgerungen für die weitere Verbesserung der Lebenssituation der Fahrenden.

Die Situation der ausländischen Fahrenden wurde im Gutachten „Fahrende und Raumplanung“ vom 30. Mai 2001 nicht behandelt. Im vorliegenden Standbericht 05 wird auf diesen Aspekt am Schluss in einem Ergänzungsbericht eingegangen.

## 2.2. Vorgehen

Als Vorbereitung zur Erstellung des Standberichtes 2005 wurden dieselben zwei Umfragen in gleicher Art und Weise wie im Jahre 2000 durchgeführt. Es sind dies:

- Umfrage bei den Gemeinden, welche Stand- und Durchgangsplätze betreiben
- Umfrage bei allen kantonalen Raumplanungsstellen und beim Bundesamt für Raumentwicklung

Der Standbericht fasst die Ergebnisse dieser Umfragen zusammen. Er vergleicht diese mit dem Gutachten und stellt die Veränderungen dar. Ein besonderes Augenmerk gilt dabei dem Aspekt, in wie weit die Konzeptumsetzung des Gutachtens in den letzten fünf Jahren realisiert werden konnte und welcher Handlungsbedarf heute noch besteht.

## 2.3. Beteiligte

Die Autoren des Standberichtes, Thomas Eigenmann und Rolf Eugster, danken den folgenden Beteiligten für ihre Mitarbeit:

- Dr. iur. Urs Glaus, Geschäftsführer der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende
- der Radgenossenschaft
- den Raumplanungsämtern der Kantone für die Beantwortung der Umfrage
- dem Bundesamt für Raumentwicklung für das Bereitstellen der Unterlagen über das Prüf- und Genehmigungsverfahren der kantonalen Richtplanungen
- allen Gemeinden und Kantonen, welche Stand- und Durchgangsplätze betreiben, für die Beantwortung der Umfrage.

---

### **3. Veränderungen in der Ausgangslage**

---

### 3.1. Einleitung

Die Ausgangslage im Gutachten „Fahrende und Raumplanung“ wird anhand folgender vier Aspekte umschrieben:

- Die Bedürfnisse der Fahrenden an den Raum
- Übersicht über die bestehenden Stand- und Durchgangsplätze
- Bisherige Vorgehensweise von Bund, Kantonen und Gemeinden
- Rechtliche Grundlagen

Der erste Aspekt, die Bedürfnisse der Fahrenden an den Raum, hat sich in den letzten fünf Jahren kaum verändert. Folgende Grundsätze, welche im Gutachten „Fahrende und Raumplanung“ detailliert beschrieben sind, haben weiterhin ihre Gültigkeit:

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

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

### 3.2. Übersicht der bestehenden Stand- und Durchgangsplätze

Im Standbericht 2005 werden, wie im Gutachten „Fahrende und Raumplanung“, Aussagen über die Standorte der bestehenden Stand- und Durchgangsplätze gemacht. Wie bereits vor fünf Jahren wünschen gewisse Gemeinden keine namentliche Erwähnung. Deshalb werden auch in diesem Standbericht die so genannten MS-Regionen<sup>1</sup> anstatt der Gemeindefüramen verwendet.

Im Frühling 2005 wurden zum zweiten Mal alle Gemeinden, welche Stand- und Durchgangsplätze betreiben, angeschrieben. Diese Umfrage führte zu den folgenden Erkenntnissen:

#### 3.2.1. Standplätze

Im Frühling 2005 bestehen in der Schweiz zwölf Standplätze. Im Sommer 2000 wurden elf Standplätze in der Schweiz betrieben. Die Anzahl hat sich somit in den letzten fünf Jahren verbessert aber nicht wesentlich verändert.

Ein Standplatz mit insgesamt sieben Stellplätzen wurde neu im Linthgebiet geschaffen. Für die Realisierung wurde ein Sondernutzungsplan benötigt. Obwohl der Mietzins etwas über der Empfehlung des Gutachtens liegt, sind die Fahrenden, welche die einzelnen Stellplätze gemietet haben, sehr zufrieden.

---

<sup>1</sup> s. Gutachten „Fahrende und Raumplanung“, 2001, Kap.3.1.3 MS-Regionen 2001

Kanton	MS-Regionen	Qualität	Anzahl Stellplätze
St.Gallen	Linthgebiet	Gut	7

Ansonsten ergaben sich bei den Standplätzen keine Änderungen. Die Mietpreise wurden gemäss Angaben der Betreiber in den letzten fünf Jahren nicht gesenkt und eine Verbesserung der planungsrechtlichen Sicherung der bestehenden Standplätze konnte nicht verzeichnet werden. Daraus ergibt sich das folgende Gesamtbild:

Kanton	MS-Regionen	Qualität <sup>2</sup>	Anzahl Stellplätze
Zürich	Limmattal	Nicht genügend <sup>2</sup>	5
	Glattal / Furttal	Nicht genügend <sup>1,2</sup>	7
	Winterthur	Nicht genügend <sup>1,2</sup>	10
	Zürich	Nicht genügend <sup>2</sup>	18
Bern	Bern	Nicht genügend <sup>1</sup>	36
	Biel / Seeland	Gut	13
Fribourg	La Sarine	Gut	20
St. Gallen	Linthgebiet (neu)	Gut	7
	Wil	Nicht genügend <sup>2</sup>	15
Graubünden	Domleschg / Hinterrhein	Nicht genügend <sup>2</sup>	10
	Bündner Rheintal	Nicht genügend <sup>2</sup>	7
Genève	Genève	Gut	64
<b>Total</b>	<b>12 Standplätze</b>		<b>212</b>

Von den ca. 2500 Fahrenden benötigen nach Angaben der Radgenossenschaft ca. 60% der Fahrenden, also ca. 1500 Fahrende einen Standplatz<sup>3</sup>. Die anderen leben in Wohnungen. Es wird davon ausgegangen, dass auf einem Stellplatz ca. drei Fahrende leben.

Das Gutachten stellt deshalb fest, dass im Jahre 2000 die Anzahl Standplätze nur für ca.40% der Schweizer Fahrenden reicht. An diesem Sachverhalt hat sich durch die Erstellung des Standplatzes im Linthgebiet praktisch nichts geändert.

<sup>2</sup> Qualitätsverbesserungen in 2 Kriterien:

1. Mietpreise senken
2. Planungsrechtliche Sicherung

<sup>3</sup> s. Gutachten „Fahrende und Raumplanung“, 2001, Kap. 3.3.2 Standplätze

### 3.2.2. Durchgangsplätze

Im Sommer 2000 wurden in der Schweiz 51 Durchgangsplätze betrieben. Im Gutachten „Fahrende und Raumplanung“ sind, weil die Existenz von drei Plätzen nicht bekannt war, nur 48 erwähnt. Im Frühling 2005 existierten in der Schweiz 44 Durchgangsplätze. Zwei Durchgangsplätze wurden neu geschaffen, neun Durchgangsplätze wurden geschlossen. Die Anzahl Durchgangsplätze hat sich somit in den letzten fünf Jahren auf markante Art und Weise verschlechtert. Zudem wurde die Qualität der bestehenden Durchgangsplätze hinsichtlich der Massnahmen Infrastruktur ausbauen, Mietpreise senken, planungsrechtliche Sicherung und Verbessern der Öffnungszeiten nirgends erhöht.

Drei Durchgangsplätze werden seit Jahren betrieben, waren aber, wie bereits erwähnt, offiziell nicht bekannt. Der Durchgangsplatz in der MS-Region Luzern wird von den Fahrenden rege benutzt. Die Plätze in der MS-Region Appenzell I.Rh. sind seit langem nicht mehr von Fahrenden benützt worden.

Kanton	MS-Regionen	Qualität <sup>4</sup>	Anzahl Stellplätze
Appenzell I.Rh.	Appenzell I.Rh.	Nicht genügend <sup>1,3</sup>	6
	Appenzell I.Rh.	Nicht genügend <sup>1,3</sup>	3
Luzern	Luzern	Gut	8
Total	3 Durchgangsplätze		17

Zwei Durchgangsplätze wurden in den letzten fünf Jahren neu geschaffen. Sie besitzen sowohl eine gute Infrastruktur, angemessene Mietpreise sowie eine ausreichende planungsrechtliche Sicherung. Der Platz im Fricktal ist dabei ein Ersatz für einen Durchgangsplatz an einem anderen Standort in derselben Gemeinde.

Kanton	MS-Regionen	Qualität <sup>5</sup>	Anzahl Stellplätze
Aargau	Fricktal	Gut	20
Basel-Landschaft	Oberes Baselbiet	Gut	10
Total	2 Durchgangsplätze		30

Neun Durchgangsplätze wurden in den letzten fünf Jahren aus unterschiedlichen Gründen aufgehoben:

- 4 Plätze wurden ohne weitere Angaben geschlossen
- 2 Plätze wurden wegen einer Überbauung geschlossen.
- 1 Platz war nicht mehr befahrbar.
- 1 Platz wurde geschlossen und ein Ersatzstandort geschaffen (Fricktal)
- 1 Platz steht nur wenigen, ausgewählten Familien der Fahrenden offen. Dies entspricht einem spontanen Halt und nicht einem offiziellen Durchgangsplatz, welcher allen Schweizer Fahrenden zur Verfügung steht. Deshalb wird dieser Platz nicht mehr als Durchgangsplatz gezählt.

<sup>4+5</sup> Qualität in 4 Kriterien:

1. Infrastruktur ausbauen
2. Mietpreise senken
3. Planungsrechtliche Sicherung
4. Öffnungszeiten verbessern

Die folgende Tabelle zeigt die geschlossenen Durchgangsplätze mit den jeweiligen MS-Regionen und der Anzahl Stellplätze.

Kanton	MS-Regionen	Anzahl Stellplätze
Zürich	Winterthur	5
	Zürcher Unterland	4
Bern	Erlach / Seeland	6
Nidwalden	Nidwalden / Engelberg	5
Zug	Zug	5
Aargau	Fricktal	20
Schaffhausen	Schaffhausen	25
St. Gallen	St.Gallen / Rorschach	5
Jura	Jura	8
<b>Total</b>	<b>9 Durchgangsplätze</b>	<b>83</b>

Aus den obigen Veränderungen ergibt sich der folgende Bestand an Durchgangsplätzen im Frühling 2005:

Kanton	MS-Regionen	Qualität <sup>6</sup>	Anzahl Stellplätze
Zürich	Knonaueramt	Nicht genügend <sup>1, 2, 3, 4</sup>	3
	Limmattal	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	5
	Pfannenstiel	Nicht genügend <sup>1, 3, 4</sup>	5
	Zimmerberg	Nicht genügend <sup>1, 3, 4</sup>	4
	Zimmerberg	Nicht genügend <sup>1, 2, 3</sup>	8
	Zürcher Oberland	Nicht genügend <sup>1, 2, 3</sup>	4
	Zürcher Oberland	Nicht genügend <sup>1, 3, 4</sup>	8
	Zürcher Unterland	Nicht genügend <sup>1, 2, 3, 4</sup>	3
Bern	Oberland-Ost	Nicht genügend <sup>1, 2, 3</sup>	5
	Oberland-Ost	Nicht genügend <sup>1, 3, 4</sup>	5
	Thun	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	15
Luzern	Luzern (neu aufgenommen)	Gut	8
Schwyz	March	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	5

<sup>6</sup> Qualität in 4 Kriterien:

1. Infrastruktur ausbauen
2. Mietpreise senken
3. Planungsrechtliche Sicherung
4. Öffnungszeiten verbessern

Solothurn	Grenchen	Nicht genügend <sup>1, 2, 3.</sup>	7
	Thal	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	3
Basel-Landschaft	Oberes Baselbiet	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	12
	Oberes Baselbiet (neu geschaffen)	Gut	10
	Unteres Baselbiet	Nicht genügend <sup>1, 3, 4</sup>	3
	Unteres Baselbiet	Nicht genügend <sup>1, 3, 4</sup>	7
Appenzell A.Rh.	Appenzell A.Rh.	Nicht genügend <sup>1, 3, 4</sup>	4
	Appenzell A.Rh.	Nicht genügend <sup>1, 3, 4</sup>	4
Appenzell I.Rh.	Appenzell I.Rh. (neu aufgenommen)	Nicht genügend <sup>1, 3.</sup>	6
	Appenzell I.Rh. (neu aufgenommen)	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	3
St. Gallen	Linthgebiet	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	5
	Werdenberg	Nicht genügend <sup>1, 2, 3.</sup>	6
Graubünden	Bündner Rheintal	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	12
	Bündner Rheintal	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	4
	Domleschg / Hinterrhein	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	6
	Domleschg / Hinterrhein	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	6
	Surselva	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	5
Aargau	Aarau	Nicht genügend <sup>1, 2, 3</sup>	25
	Aarau	Nicht genügend <sup>1, 2, 3, 4</sup>	5
	Baden	Nicht genügend <sup>1, 3, 4</sup>	20
	Brugg / Zurzach	Nicht genügend <sup>1, 3, 4</sup>	5
	Fricktal (Ersatz für bestehenden Platz)	Gut	20
Thurgau	Thurtal	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	9
	Thurtal	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	4
	Thurtal	Nicht genügend <sup>1, 2, 3.</sup>	7
	Untersee / Rhein	Nicht genügend <sup>1, 2, 3, 4</sup>	20
Ticino	Lugano	Gut	20
Vaud	Aigle	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	50
	La Broye	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	35
Valais	Martigny	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	40
Neuchâtel	Neuchâtel	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	50
Total	44 Durchgangsplätze		491



Somit ergibt sich die folgende Bilanz der letzten fünf Jahre:

	Anzahl Durchgangsplätze	Anzahl Stellplätze
Bestehende Durchgangsplätze im Jahre 2000	51	544
Neu geschaffene Durchgangsplätze	2	30
Aufgehobene Durchgangsplätze	-9	-83
Total	44	491

Daraus ergibt sich die folgende Erkenntnis: Im Sommer 2000 reichten die bestehenden Durchgangsplätze für ca. 65% aller Schweizer Fahrenden<sup>7</sup>. Im Frühling 2005 können nur noch ca. 60% aller Schweizer Fahrenden auf Durchgangsplätzen aufgenommen werden. Dies ergibt einen Rückgang um 5% innert fünf Jahren.

### 3.2.3. Übersicht der Veränderungen

Die Karte auf der vorherigen Seite fasst die Veränderungen an Stand- und Durchgangsplätzen zusammen. In den letzten fünf Jahren wurden ein Standplatz und zwei Durchgangsplätze neu geschaffen. Neun Durchgangsplätze wurden aufgehoben.

## 3.3. Vorgehensweisen von Bund, Kantonen und Gemeinden in den letzten fünf Jahren

Als Grundlage der folgenden Zusammenfassung dient eine Umfrage, welche im Frühling 2005 bei allen Gemeinden, den kantonalen Raumplanungsstellen sowie dem Bundesamt für Raumentwicklung durchgeführt wurde.

### 3.3.1. Das Gutachten wird zur Kenntnis genommen

Alle kantonalen Raumplanungsstellen sowie das Bundesamt für Raumentwicklung haben vom Gutachten „Fahrende und Raumplanung“ Kenntnis genommen. Dies ist aus der Sicht der Stiftung, als Auftraggeberin, und der Autoren sicherlich erfreulich. Einige der Kantone und das Amt für Raumentwicklung (ARE) des Bundes beziehen sich in der raumplanerischen Tätigkeit explizit auf das Gutachten.

### 3.3.2. Kantonale Richtplanung

Fünf Kantone haben die räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden in der kantonalen Richtplanung berücksichtigt und entsprechend koordiniert oder sind zurzeit daran. Andere halten die Koordination über den kantonalen Richtplan als wenig zielführend und bevorzugen direkte Verhandlungen mit den Beteiligten. In einem Kanton führte diese Vorgehensweise zu einem neuen Durchgangsplatz.

Auf der Basis des Gutachtens „Fahrende und Raumplanung“ hat das Bundesamt für Raumentwicklung neun Kantone darauf hingewiesen, bei der Überarbeitung und Anpassung der kantonalen Richtplanungen die räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden zu thematisieren. Die Standortgenauigkeit im Gutachten „Fahrende und Raumplanung“ betreffend Stand- und Durchgangsplätze ist dabei grosszügig zu interpretieren. Zwei Kantone haben diesbezüglich bereits genehmigte Richtplanungen. Von sechs Kantonen gibt es Hinweise, dass sie ohne Einbezug des kantonalen Richtplanes nach räumlichen Lösungen für die Fahrenden suchen.

<sup>7</sup> s. Gutachten „Fahrende und Raumplanung“, 2001, Kap. 3.3.3 Durchgangsplätze

### 3.3.3. Nutzungsplanung

Die kommunalen Nutzungsplanungen und in einem Fall die kantonale Nutzungsplanung wurden für die zwei neu geschaffenen Durchgangsplätze sowie den neu geschaffenen Standplatz entsprechend angepasst. Die Zonenarten lauten: „Spezialzone für Fahrende“, Zone „Durchgangsplatz Augsterstich“ und „Intensiverholungszone Dauerstandplatz“.

### 3.4. Rechtliche Grundlagen

In den vergangenen fünf Jahren wurde die rechtliche Stellung der Fahrenden verbessert. Mit der Ratifizierung des Rahmenübereinkommens des Europarats zum Schutz nationaler Minderheiten 1998 hat die Schweiz die Fahrenden als nationale Minderheit offiziell anerkannt. Dass bei der Umsetzung noch „Fortschritte nötig sind, um die Fahrenden in die Lage zu versetzen, die wesentlichen Bestandteile ihrer Identität weiter zu entwickeln“, geht aus der Stellungnahme des Ministerkomitees aus dem Jahr 2003 des Europarates hervor. Die Schweiz wird darüber demnächst Bericht erstatten müssen.

Wie das Rechtsgutachten des Bundesamtes für Justiz vom 27. März 2002 aufgezeigt hat, können die Fahrenden Ansprüche aus dem Diskriminierungsverbot und aus dem spezifischen Minderheitenschutz geltend machen.

#### 3.4.1. Bundesgerichtsurteil 129 II 321

Das Bundesgerichtsurteil 129 II 321 vom 28. März 2003 geht unter anderem auf die räumlichen Ansprüche der Fahrenden ein. So bilden die Schweizer Fahrenden eine Gruppe der Bevölkerung. Gemäss den Planungsgrundsätzen des Raumplanungsgesetzes sind die Siedlungen nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten. Somit sind die räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden in der Raumplanung, insbesondere in den kantonalen Richtplänen, und in den baurechtlichen Vorschriften stärker zu berücksichtigen.

### 3.5. Folgerungen aus der veränderten Ausgangslage

Im Gutachten werden unter anderem die folgenden Folgerungen aus der Ausgangslage gezogen:

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

Unter Berücksichtigung der festgestellten Veränderungen ergeben sich heute folgende Erkenntnisse:

- **Die Folgerungen des Gutachten sind auch heute noch gültig**

Die Veränderungen der letzten fünf Jahre geben keinen Anlass, an den obigen Folgerungen etwas zu ändern. Vielmehr sind sie wie folgt noch zu akzentuieren und zu erweitern.

- **Ein entschlossenes Handeln wird dringend benötigt**

Anstelle einer Entspannung hat sich die Lage der Fahrenden weiter verschärft. Soll eine wirkliche Verbesserung herbeigeführt werden, so ist entschlossenes Handeln von grosser Dringlichkeit.

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

Bei den Standplätzen gibt es dank der Schaffung eines neuen Platzes eine kleine Verbesserung für einige wenige fahrende Familien.

Bei den Durchgangsplätzen hat sich die Situation jedoch weiter verschlechtert. Durch die Schliessung von neun Durchgangsplätzen gibt es in deren feinen Verteilung über die Schweiz weitere Lücken. Die Fahrt zur Arbeit wird somit länger und erschwert die Arbeit der Fahrenden. Zusätzlich werden dadurch die bestehenden Durchgangsplätze mehr benutzt. Bei einigen Durchgangsplätzen ist das Problem der Überbelegung bekannt.

Der Mangel an Stand- und Durchgangsplätzen verhindert die Ausübung der den Fahrenden eigenen Lebensweise.

- **Die Schliessung von bestehenden Durchgangsplätzen sollte wenn immer möglich verhindert werden**

Die Schliessung eines bestehenden Durchgangsplatzes ist umso schwerwiegender, wenn man den organisatorischen und finanziellen Aufwand betrachtet, welcher benötigt wird, einen neuen Durchgangsplatz zu schaffen. In der Regel dauert die Schaffung eines Durchgangsplatzes Jahre. Zudem werden Investitionen von ca. Fr. 400'000.– ausgelöst. Es lohnt sich daher sehr, sich für die bestehenden Durchgangsplätze einzusetzen. Durchgangsplätze verschwinden meist ohne grosses Aufsehen.

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

Die bestehenden Durchgangsplätze haben sich in den letzten fünf Jahren, abgesehen von den bereits erwähnten Schliessungen, überhaupt nicht verändert. Im Gutachten wurde diesbezüglich der Ausbau der Infrastruktur, das Senken von Mietpreisen und vor allem auch die planungsrechtliche Sicherung als nötige Massnahmen erachtet<sup>8</sup>.

Oft liegen Durchgangsplätze in sehr widrigen Umgebungen, nahe von Autobahnen oder Kehrichtverbrennungsanlagen. Viele Durchgangsplätze sind Rest- oder Brachflächen. Es gibt keine Wasser- oder Stromanschlüsse. Um die Lebensumstände der Fahrenden zu verbessern, wird die Sanierung solcher Plätze dringend benötigt.

- **Die neu geschaffenen Plätze überzeugen durch ihre Qualität und planungsrechtliche Sicherung**

Die beiden neu geschaffenen Durchgangsplätze und der Standplatz überzeugen durch ihre Qualität und planungsrechtliche Umsetzung in der Raumplanung. Deshalb haben Durchgangsplätze in dieser Art und Weise vermutlich eine viel längere Lebensdauer, als Durchgangsplätze, welche ohne rechtliche Umsetzung in der Nutzungsplanung existieren.

---

<sup>8</sup> s. Gutachten „Fahrende und Raumplanung“, 2001, Kap.4.3.3 Räumliche Verteilung der Durchgangsplätze

- **Die Instrumente der Raumplanung werden benötigt**

Auch wenn einige kantonale Raumplanungsstellen nicht der Ansicht folgen, dass die Richtplanung zur Koordination der räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden benötigt wird, und dass die entsprechende Realisierung eines Stand- und Durchgangsplatzes zumindest meist eine Anpassung des Zonenplanes oder eine Sondernutzungsplanung erfordert, ist daran festzuhalten.

Auffällig ist, dass alle neu geschaffenen Plätze in der Nutzungsplanung verankert sind. Hingegen hatten alle geschlossenen Plätze keinen Eintrag in der Nutzungsplanung. Deren Schliessung war deshalb eine einfache Sache und konnte ohne Gewährung von Rechtsmitteln der Raumplanung erfolgen.

Die kantonale Richtplanung wird zur Koordination und Konkretisierung der räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden benötigt. In der Richtplanung soll dieser Prozess erfolgen. Kurzfristig kann vielleicht, die nötigen Kontakte und den Willen zur Lösung vorausgesetzt, ein Durchgangsplatz ohne Instrumente der Raumplanung realisiert werden. Mittel- bis langfristig kann dieses Vorgehen keinen Erfolg haben, denn das Realisieren eines Stand- oder Durchgangsplatzes bedarf der Koordination innerhalb eines Kantones, bei einigen Kantonen auch über die Kantonsgrenzen hinaus.

Auch das Bundesgericht vertritt die Auffassung, wie sie bereits im Gutachten „Fahrende und Raumplanung“ dargestellt wurde<sup>9</sup>. Die Raumplanung hat die Siedlungen unter anderem nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu ordnen. Die Fahrenden sind ein Teil der Bevölkerung, also hat die Raumplanung auch die Bedürfnisse der Fahrenden zu berücksichtigen.

Damit die Bedürfnisse der Fahrenden in der Raumplanung, vor allem bei den kantonalen Richtplanungen, berücksichtigt werden, sind die Fahrenden in die Mitwirkungsverfahren miteinzubeziehen. Voraussetzung dafür sind aber finanzielle, fachliche und logistische Mittel, um dies schweizweit umsetzen zu können.

---

<sup>9</sup> s. Gutachten „Fahrende und Raumplanung“, 2001, Kap.4.1.1 Konzeptidee

---

## **4. Veränderungen im Konzept**

---

#### 4.1. Einleitung

Die Voraussetzungen für das Konzept haben sich in den letzten 5 Jahren nicht verändert. Die ca. 2'500 Schweizer Fahrenden möchten ihrer Lebensweise, welche sich von der sesshaften Mehrheit unterscheidet, nachgehen. Die Ansprüche an den Raum unterscheiden sich aber nicht grundsätzlich:

- Ein Wohnen in gesicherten Verhältnissen
- Arbeiten ohne spezifische Einschränkungen

Das eigentliche Fahren verursacht den Fahrenden keine Probleme, nur das Halten. Die Lebensweise der Fahrenden benötigt 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 fast gänzlich.

An den grundsätzlichen Anforderungen an Stand- und Durchgangsplätze, wie sie im Gutachten „Fahrende und Raumplanung“ beschrieben sind, hat sich nichts verändert<sup>10</sup>. Art und Ausstattung der Plätze sind dieselben geblieben.

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

An der grundsätzlichen Konzeptidee der räumlichen Verteilung von Stand- und Durchgangsplätzen ergibt sich keine Änderung<sup>11</sup>. Angepasst wird die räumliche Verteilung der Stand- und Durchgangsplätze auf der Basis der im Jahre 2005 bestehenden Stand- und Durchgangsplätze.

Das Gutachten „Fahrende und Raumplanung“ verfolgt den Ansatz einer nationalen Gesamtschau zum Thema Fahrende und Raumplanung. Es ist selbstverständlich und unerlässlich, dass bei der konkreten planungsrechtlichen oder baulichen Umsetzung die Angaben des Gutachtens konkretisiert werden müssen. Auf Grund der Rückmeldungen der kantonalen Raumplanungsstellen sowie des Bundesamtes für Raumentwicklung ist speziell auf zwei Aspekte hinzuweisen:

- Die Standortangaben für Stand- oder Durchgangsplätze sind aus einer nationalen Sicht entstanden. Es ist durchaus möglich, dass konkrete Stand- oder Durchgangsplätze auch 20km entfernt vom vorgeschlagenen Standort entstehen können. 20km bedeuten aber in manchen Teilen der fein strukturierten Schweiz bereits einen Kantonswechsel.
- Die Angaben über die Grösse der Stand- und Durchgangsplätze sind ebenfalls in Bezug auf die konkreten Verhältnisse zu sehen. Es ist durchaus möglich und gegebenenfalls sinnvoll, einen etwas kleinern oder auch grösseren Durchgangsplatz zu realisieren.

Es ist wünschenswert, wenn die Konkretisierung des Konzeptes in den kantonalen Richtplanungen ihren Niederschlag findet.

---

<sup>10</sup> s. Gutachten „Fahrende und Raumplanung“, 2001, Kap.4.2 Anforderungen an Stand- und Durchgangsplätze

<sup>11</sup> s. Gutachten „Fahrende und Raumplanung“, 2001, Kap.4.3.1 Konzeptidee

#### 4.2.1. Räumliche Verteilung der Standplätze

Bei der folgenden Auflistung werden die Regionen, mit denen die Fahrenden verbunden sind und in denen ein Standplatz benötigt wird, aufgeführt. Für jede MS – Region wird die Qualität und die fehlende oder vorhandene Anzahl Stellplätze angegeben.

Gegenüber dem Gutachten „Fahrende und Raumplanung“ hat sich die Verteilung lediglich um den neu geschaffenen Standplatz im Linthgebiet konkretisiert.

Kanton	MS-Regionen	Qualität <sup>12</sup>	Anzahl Stellplätze
Zürich	Glattal / Furtal	Nicht genügend <sup>1,2</sup>	7
	Limmattal	Nicht genügend <sup>2</sup>	5
	Zürcher Oberland	zu erstellen	10
	Winterthur	Nicht genügend <sup>1,2</sup>	10
	Zürich	Nicht genügend <sup>2</sup>	18
Bern	Bern	Nicht genügend <sup>1</sup>	36
	Biel / Seeland	Gut	13
	Bern	zu erstellen	10
	Thun	zu erstellen	10
Luzern	Luzern	zu erstellen	10
	Sursee / Seetal	zu erstellen	10
Schwyz	Innerschwyz	zu erstellen	10
	March	zu erstellen	10
	Innerschwyz	zu erstellen	10
Nidwalden	Nidwalden / Engelberg	zu erstellen	10
Zug	Zug	zu erstellen	10
Fribourg	La Gruyère	zu erstellen	10
	La Sarine	Gut	20
Solothurn	Grenchen	zu erstellen	10
	Solothurn	zu erstellen	10
Basel – Stadt	Basel – Stadt	zu erstellen	10
Basel – Landschaft	Oberes Baselbiet	zu erstellen	10
St.Gallen	Werdenberg	zu erstellen	10
	Linthgebiet (neu)	Gut	7
	Wil	Nicht genügend <sup>2</sup>	15
	St. Gallen / Rorschach	zu erstellen	10
Graubünden	Domleschg / Hinterrhein	Nicht genügend <sup>2</sup>	10
	Bündner Rheintal	Nicht genügend <sup>2</sup>	7
	Mesolcina	zu erstellen	10

<sup>12</sup> Qualität in 2 Kriterien:

1. Mietpreise senken
2. Planungsrechtliche Sicherung

Aargau	Baden	zu erstellen	10
	Aarau	zu erstellen	10
	Aarau	zu erstellen	10
	Freiamt	zu erstellen	10
Thurgau	Thurtal	zu erstellen	10
Ticino	Bellinzona	zu erstellen	10
Vaud	Aigle	zu erstellen	10
	Yverdon	zu erstellen	10
Valais	Sion	zu erstellen	10
Neuchâtel	Neuchâtel	zu erstellen	10
Genève	Genève	Gut	64
Jura	Jura	zu erstellen	10
Total	12 Standplätze bestehend 29 Standplätze sind neu zu erstellen		502 (212 Stellplätze bestehend, 290 Stellplätze sind neu zu erstellen)

Heute können nur ca. 600 Fahrende auf einem Standplatz leben. Im Konzept ist für ca. 60% aller Schweizer Fahrenden ein Stellplatz auf einem Standplatz vorgesehen. Für die restlichen 40% der Fahrenden werden keine Standplätze vorgeschlagen, da von der Annahme ausgegangen wird, dass diese den Winter weiterhin in Wohnungen verbringen und vorerst keinen Standplatz benötigen.

Die diesen Berechnungen zugrunde liegende Zahlenbasis erlaubt nur eine ungefähre quantitative Abschätzung. Unter der Annahme von etwa drei Fahrenden pro Stellplatz sind somit im Konzept für ca. 1'500 Fahrende Standplätze vorgesehen. In Klammern sind die Werte aus dem Jahre 2001 angegeben.

	Anzahl Plätze 2005 (2001)	Anzahl Stellplätze 2005 (2001)	Anzahl Fahrende pro Stellplatz	Total Fahrende
Heutiger Bestand	12 (11)	ca. 215 (ca. 205)	3	ca. 600
Im Konzept neu vorgeschlagen	29 (30)	ca. 290 (ca.300)	3	ca. 900
Total	41 (41)	ca. 505 (ca. 505)	3	ca. 1500

Die Anzahl von ca. 1'500 Fahrenden entspricht in etwa 60 % aller Schweizer Fahrenden.

Die Kosten zur Neuschaffung von Standplätzen hat sich gegenüber dem Gutachten um ca. Fr. 700'000.– verringert (ein Standplatz weniger). Die Neuschaffung von ca. 29 Standplätzen beträgt heute ca. Fr. 17,8 Mio gegenüber ca. Fr. 18,5 Mio. im Jahre 2001.<sup>13</sup>

<sup>13</sup> ERR, Arbeitsbericht Kostenanalyse der Stand- und Durchgangsplätze für Schweizer Fahrende, 2001



	Kosten / Platz	Anzahl 2005 (2001)	Kosten / Total 2005 (2001)
Landkosten	Fr. 385'000.–	29 (30)	Fr. 11'1650'000.– (Fr. 11'550'000.–)
Erstellungskosten	Fr. 226'000.–	29 (30)	Fr. 6'540'000.– (Fr. 6'780'000.–)
Kostenschätzung	Fr. 611'000.–		Fr. 17'719'000.– (Fr. 18'330'000.–)

An der grundsätzlichen Verteilung und Anzahl der Standplätze hat sich nichts geändert.

#### 4.2.2. Räumliche Verteilung der Durchgangsplätze

Bei der folgenden Auflistung werden die Regionen, in denen die Einzugsgebiete der Arbeit der Fahrenden liegen, aufgezeigt. Ergänzt wird diese Liste mit einem Plan „Räumliche Verteilung der Durchgangsplätze“. Für jede MS - Region wird die Qualität und die Anzahl Stellplätze<sup>14</sup>, ob vorhanden oder fehlend, aufgeführt. Dies ermöglicht eine Quantifizierung der Stellplätze, welche im Anschluss an die Liste aufgeführt ist.

Wie in der Ausgangslage bereits festgestellt, stehen neun Durchgangsplätze nicht mehr zur Verfügung und zwei Durchgangsplätze wurden neu geschaffen. Die Anzahl der Durchgangsplätze hat sich somit um sieben reduziert. Nach eingehender Prüfung der heutigen Verteilung der Durchgangsplätze ergibt sich, dass die gewünschte Verteilung immer noch korrekt ist. Damit sollte in den Regionen, in denen Plätze geschlossen werden, Ersatz geschaffen werden. In den Regionen in denen Plätze geschaffen wurden, muss konsequenterweise nichts mehr getan werden. Neu hinzugekommen sind je ein Durchgangsplatz in den Kantonen Aargau und Basel-Landschaft.. Ausserdem sind die beiden Plätze im Kanton Appenzell Innerrhoden sowie einer im Kanton Luzern in die Liste aufgenommen worden (s. Kap. 3.2.2).

<sup>14</sup> Auf einem Stellplatz eines Standplatzes lebt eine Familie Fahrender auf ca. 130 m<sup>2</sup> – 150 m<sup>2</sup>

Kanton	MS-Regionen	Qualität <sup>15</sup>	Anzahl Stellplätze
Zürich	Knonaueramt	Nicht genügend <sup>1, 2, 3, 4</sup>	3
	Limmattal	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	5
	Pfannenstiel	Nicht genügend <sup>1, 3, 4</sup>	5
	Winterthur	zu erstellen	10
	Glattal / Furtal	zu erstellen	10
	Winterthur	zu erstellen	10
	Zimmerberg	Nicht genügend <sup>1, 3, 4</sup>	4
	Zimmerberg	Nicht genügend <sup>1, 2, 3</sup>	8
	Zürich	zu erstellen	10
	Zürcher Oberland	Nicht genügend <sup>1, 2, 3</sup>	4
	Zürcher Oberland	Nicht genügend <sup>1, 2, 3</sup>	8
	Zürcher Unterland	zu erstellen	10
	Zürcher Unterland	Nicht genügend <sup>1, 2, 3, 4</sup>	3
Bern	Erlach / Seeland	zu erstellen	10
	Oberland-Ost	Nicht genügend <sup>1, 2, 3</sup>	5
	Oberland-Ost	Nicht genügend <sup>1, 3, 4</sup>	5
	Biel – Seeland	zu erstellen	10
	Obergau	zu erstellen	10
	Bern	zu erstellen	10
	Aaretal	zu erstellen	10
	Burgdorf	zu erstellen	10
	Thun	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	15
Luzern	Luzern (neu aufgenommen)	Gut	8
	Willisau	zu erstellen	10
Uri	Uri	zu erstellen	10
Schwyz	March	zu erstellen	10
	Innerschwyz	zu erstellen	10
	March	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	5
Nidwalden	Nidwalden / Engelberg	zu erstellen	10

<sup>15</sup> Qualität in 4 Kriterien:  
 1. Infrastruktur ausbauen  
 2. Mietpreise senken  
 3. Planungsrechtliche Sicherung  
 4. Öffnungszeiten verbessern

Glarus	Glerner Mittel- und Unterland	zu erstellen	10
Zug	Zug	zu erstellen	10
Fribourg	Sense	zu erstellen	10
Solothurn	Grenchen	Nicht genügend <sup>1, 2, 3,</sup>	7
	Olten / Gösigen / Gau	zu erstellen	10
	Thal	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	3
Basel-Landschaft	Oberes Baselbiet	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	12
	Oberes Baselbiet (neu geschaffen)	Gut	10
	Unteres Baselbiet	Nicht genügend <sup>1, 3, 4</sup>	3
	Unteres Baselbiet	Nicht genügend <sup>1, 3, 4</sup>	7
Schaffhausen	Schaffhausen	zu erstellen	10
Appenzell A.Rh.	Appenzell A.Rh.	Nicht genügend <sup>1, 3, 4</sup>	4
	Appenzell A.Rh.	Nicht genügend <sup>1, 3, 4</sup>	4
Appenzell I.Rh.	Appenzell I.Rh. (neu aufgenommen)	Nicht genügend <sup>1, 3,</sup>	6
	Appenzell I.Rh. (neu aufgenommen)	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	3
St. Gallen	Linthgebiet	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	5
	Wil	zu erstellen	10
	Toggenburg	zu erstellen	10
	Sarganserland	zu erstellen	10
	St.Gallen / Rorschach	zu erstellen	10
	Werdenberg	Nicht genügend <sup>1, 2, 3,</sup>	6
Graubünden	Bündner Rheintal	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	12
	Bündner Rheintal	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	4
	Bündner Rheintal	zu erstellen	10
	Davos	zu erstellen	10
	Domleschg / Hinterrhein	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	6
	Domleschg / Hinterrhein	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	6
	Surselva	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	5

Aargau	Aarau	Nicht genügend <sup>1, 2, 3</sup>	25
	Aarau	Nicht genügend <sup>1, 2, 3, 4</sup>	5
	Baden	Nicht genügend <sup>1, 3, 4</sup>	20
	Brugg / Zurzach	Nicht genügend <sup>1, 3, 4</sup>	5
	Freiamt	zu erstellen	10
	Fricktal (Ersatz für bestehenden Platz)	zu erstellen	10
	Fricktal	Gut	20
Thurgau	Thurtal	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	9
	Thurtal	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	4
	Thurtal	Nicht genügend <sup>1, 2, 3,</sup>	7
	Untersee / Rhein	Nicht genügend <sup>1, 2, 3, 4</sup>	20
Ticino	Lugano	Gut	20
	Bellinzona	zu erstellen	10
Vaud	Aigle	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	50
	Morges / Rolle	zu erstellen	10
	Yverdon	zu erstellen	10
	Lausanne	zu erstellen	10
	La Broye	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	35
Valais	Martigny	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	40
	Sion	zu erstellen	10
	Brig	zu erstellen	10
Genève	Genève	zu erstellen	10
Neuchâtel	Neuchâtel	zu erstellen	10
	Neuchâtel	Nicht genügend <sup>1, 3</sup>	50
Jura	Jura	zu erstellen	10
Total	44 Durchgangsplätze bestehend 38 Durchgangsplätze sind neu zu erstellen		862 (491 Stellplätze bestehend, 381 Stellplätze sind neu zu erstellen)

Gemäss Gutachten sollten alle Fahrenden einen Durchgangsplatz erhalten. Die folgende Übersicht zeigt den dafür benötigten Bestand. In Klammern sind die Werte aus dem Jahre 2001 angegeben.

	Anzahl Plätze 2005 (2001)	Anzahl Stellplätze 2005 ( 2001)	Anzahl Fahrende pro Stellplatz	Total Fahrende 2005 (2001)
Heutiger Bestand	44 (48)	ca. 490 (ca. 530)	3	ca. 1400 (ca.1600)
Im Konzept neu vorgeschlagen	38 (31 <sup>16</sup> )	ca. 380 (ca. 300)	3	ca. 1100 (ca. 900)
Total	81 (79)	ca. 860 (ca. 830)	3	ca. 2'500

Die Anzahl von ca. 2'500 Fahrenden entspricht in etwa allen Schweizer Fahrenden.

Die Neuschaffung von ca. 38 Durchgangsplätzen und der Sanierungsbedarf bei ca. 40 Durchgangsplätzen kosten ca. Fr. 18,0 Mio.<sup>17</sup>.

Neuschaffung	Kosten / Platz	Anzahl 2005 (2001)	Kosten / Total 2005 (2001)
Landkosten	Fr. 275'000.-	38 (31)	Fr. 10'450'000.- (Fr. 8'525'000.-)
Erstellungskosten	Fr. 136'000.-	38 (31)	Fr. 5'168'000.- (Fr. 4'216'000.-)
Kostenschätzung	Fr. 411'000.-		Fr. 15'618'000.- (Fr. 12'741'000.-)

Sanierung	Kosten / Platz	Anzahl 2005 (2001)	Kosten / Total 2005 (2001)
Ausbau der Infrastruktur	Fr. 70'000.-	40 (47)	Fr. 2'800'000.- (Fr. 3'290'000.-)
Kostenschätzung	Fr. 70'000.-		Fr. 2'800'000.- (Fr. 3'290'000.-)

Ein Durchgangsplatz mit zehn Stellplätzen kostet ca. Fr. 411'000.- bei einem durchschnittlichen Landpreis von Fr. 200.-/m<sup>2</sup>. Diese Grobschätzung ergibt für die Neuschaffung von 38 Durchgangsplätzen einen ungefähren Kostenrahmen von ca. Fr. 15,6 Mio. Die Sanierung von 40 Durchgangsplätzen kostet ca. Fr. 2,8 Mio. Durchgangsplätze können ohne Berücksichtigung des Landpreises beinahe kostendeckend betrieben werden.

Somit ergeben sich die folgenden Veränderungen bei den finanziellen Rahmenbedingungen: Aufgrund der negativen Bilanz bei der Anzahl Durchgangsplätzen hat sich der finanzielle Aufwand zur Neuschaffung und Sanierung Jahre derselben innert 4 Jahren um ca. Fr. 2 Mio. erhöht.

### 4.3. Raumplanerische Organisation des Raumes

Die raumplanerische Organisation des Raumes hat sich in den letzten fünf Jahren nicht grundlegend verändert. Nach wie vor liegt die Hauptverantwortung für die Raumplanung bei den Kantonen. Die politischen Gemeinwesen Bund, Kantone und Gemeinden unterstehen gemäss Raumplanungsgesetz der Planungspflicht. Die Raumplanung hat, wie bereits erwähnt, die Siedlungen auch nach den Be-

<sup>16</sup> Im Gutachten wurde die Anzahl der neu zu erstellenden Durchgangsplätze falsch zusammengezählt. Es handelte sich bereits im Jahre 2000 um 31 anstatt 30 neu zu erstellende Durchgangsplätze

<sup>17</sup> ERR, Arbeitsbericht Kostenanalyse der Stand- und Durchgangsplätze für Schweizer Fahrende, 2001

dürfnissen der Bevölkerung zu gestalten. Die Fahrenden sind ein Teil dieser Bevölkerung. Die Stiftung „Zukunft für Schweizer Fahrende“ und die Radgenossenschaft tragen dazu bei, die Bedürfnisse der Fahrenden gegenüber den staatlichen Gemeinwesen zu vertreten.

#### 4.4. Schlussfolgerungen

- **Veränderungen des Lebensraumes der Fahrenden finden statt**

Bisher konnten die Veränderungen des Lebensraumes der Fahrenden nur durch mündliche Aussagen der Fahrenden selbst belegt werden. Dank der beiden Umfragen im Jahre 2000 und 2005 können die Veränderungen präzise nachgewiesen werden. Vor allem die Durchgangsplätze sind dabei einer starken Veränderung ausgesetzt.

- **Fehlendes Handeln erschwert die Lebensweise der Fahrenden zunehmend und ist schlussendlich auch kostspieliger**

Besonders unter der Annahme, dass alle beteiligten Akteure den Minderheitenschutz der Fahrenden als ein wirklich ernsthaftes Anliegen betrachten, ist das Zuwarten sehr problematisch. Zum einen verschwinden die Haltemöglichkeiten der Fahrenden, was deren Lebensweise ernsthaft gefährdet.

Zum anderen ist dieses Verschwinden eine teure Angelegenheit. Die Sanierung eines Durchgangsplatzes ist für ca. Fr. 70'000 möglich, im Vergleich zu ca. Fr. 410'000 für die Neuschaffung eines Durchgangsplatzes

- **Einzelne Akteure haben gehandelt – die Gesamtwirkung ist gering**

Die Stiftung „Zukunft für Schweizer Fahrende“, die Radgenossenschaft, das Bundesamt für Kultur sowie das Bundesamt für Raumentwicklung, einzelne Kantone und einige Gemeinden haben begonnen, Teile der Aufgaben, welche im Konzept beschrieben sind, umzusetzen. Die Gesamtwirkung ist dabei in Anbetracht der gesteckten Ziele, zu gering. Dies hat verschiedene Gründe. Raumplanerische Prozesse benötigen Zeit. Erst mittelfristig sind hier Erfolge zu erwarten. Trotzdem sollten bereits jetzt alle Revisionen der kantonalen Richtplanung verwendet werden, die Bedürfnisse der Fahrenden systematisch einzubringen.

---

## **5. Veränderungen in der Konzeptumsetzung**

---

## 5.1. Einleitung

Im Gutachten werden die folgenden drei Strategien mit den jeweiligen Aktionsfeldern vorgeschlagen. An diesen hat sich grundsätzlich nichts verändert. Es sind dies:

### 1. Fördern der Bewusstseinsbildung:

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

- **Bekannt machen der räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden**

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

Systematisches Einbringen der räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden in die Raumplanung.

- **Berücksichtigen der räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden in der kantonalen Richtplanung**
- **Umsetzen der räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden in die Gesetzgebung**
- **Berücksichtigen der räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden in der Nutzungsplanung**

### 3. Schaffen und Verbessern von Stand- oder Durchgangsplätzen:

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

- **Realisierung von neuen Stand- und Durchgangsplätzen**
- **Aufwerten von bestehenden Stand- und Durchgangsplätzen**

## 5.2. Bisherige Aufgaben der einzelnen Akteure

Im Gutachten „Fahrende und Raumplanung“ wurden den einzelnen Akteuren Aufgaben und Tätigkeiten zugewiesen. An diesen kann weiterhin festgehalten werden. Die folgende Übersicht zeigt auf, in wie weit die einzelnen Aufgaben in den letzten fünf Jahren erfüllt wurden.



5.2.1. Bund

Aufgabe und Dringlichkeit gemäss Gutachten		Umsetzung
Das Bundesamt für Kultur betreut innerhalb des Bundes das Dossier „Fahrende“ und informiert die anderen Bundesstellen über die Anliegen der Fahrenden.	dringlich	Diese Aufgabe wurde durch das Bundesamt für Kultur wahrgenommen. Speziell im Bereich der Vernehmlassungen der kantonalen Richtplanungen informiert das BAK das Amt für Raumentwicklung über die Anliegen der Fahrenden.
Das Bundesamt für Raumentwicklung prüft die kantonalen Richtplanungen und kann so die Kantone darauf hinweisen, dass sie die räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden im kantonalen Richtplan genügend oder ungenügend berücksichtigt haben.		Das Bundesamt für Raumentwicklung hat bisher die Kantone darauf hingewiesen, die räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden gemäss Gutachten „Fahrende und Raumplanung“ in den kantonalen Richtplanungen zu thematisieren und zu berücksichtigen.
Ergänzen des Leitfadens des Bundes für die kantonale Richtplanung mit den räumlichen Ansprüchen der Fahrenden durch das Bundesamt für Raumentwicklung		Die Ergänzung des Leitfadens ist bei der nächsten Überarbeitung in Aussicht gestellt worden.
Information der Kantone über die räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden durch das Bundesamt für Raumentwicklung in Zusammenarbeit mit der Bau-, Planungs- und Umweltschutzdirektorenkonferenz (BPUK)		Diese Orientierung fand im Jahre 2003 statt. Im Vorentwurf des Bundesrats über die Situation der Fahrenden wird diese Aufgabe ebenfalls aufgenommen und mit einer weiteren Institution, der TAK erweitert <sup>18</sup> : „An der Tripartiten Agglomerationskonferenz TAK nehmen Vertreterinnen und Vertreter aller drei bundesstaatlichen Ebenen teil. Sie könnte ebenfalls eine wesentliche Rolle spielen, da die Realisierung von Stand- und Durchgangsplätzen gerade in grösseren Agglomerationen von besonderer Bedeutung ist. Sinnvolle Lösungen müssen eidgenössische, kantonale und kommunale Behörden gleichzeitig einbeziehen und bedingen ein koordiniertes Vorgehen aller drei Ebenen in der Planung, der Realisierung und im Betrieb von solchen Plätzen“.
Das Bundesamt für Bauten und Logistik (BBL) stellt für Stand- und Durchgangsplätze geeignete Grundstücke zum Verkauf, zur Miete oder im Baurecht zur Verfügung.	dringlich	Diese Aufgabe wurde nach dem Wissenstand der Autoren bisher nicht umgesetzt. Im Vorentwurf des Bundesrats über die Situation der Fahrenden wird diese Aufgabe ebenfalls vorgeschlagen: <sup>19</sup> „Jedenfalls könnten die Liegenschaften, die bisher für militärische Zwecke genutzt worden sind, in Zusammenarbeit mit den Betroffenen auf eine mögliche Nutzung als Stand- und Durchgangsplätze geprüft werden. Dies böte eine einmalige Möglichkeit, um geeignete Grundstücke für Stand- und Durchgangsplätze zur Verfügung zu stellen oder einzutauschen. Neu als Stand- oder Durchgangsplätze genutzte Grundstücke des Bundes müssten sinnvollerweise in die Verwaltung des Bundesamtes für Bauten und Logistik (BBL) übergeführt werden.“ Von dieser Möglichkeit möchte das VBS nichts wissen. Infolge der Armereform XXI und eines neuen Stationierungskonzeptes will das VBS bis 2010 etwa die Hälfte seiner Liegenschaften verkaufen. Als Käufer von Grundstücken, die sich als Stand- und Durchgangsplätze eignen, kommen in erster Linie Kantone und Gemeinden in Frage.

<sup>18</sup> Vorentwurf des Berichtes des Bundesrats über die Situation der Fahrenden in der Schweiz, Teil II, S.21, 22.Juni 2005

<sup>19</sup> Vorentwurf des Berichtes des Bundesrats über die Situation der Fahrenden in der Schweiz, Teil II, S.20, 22.Juni 2005

**5.2.2. Kantone**

Aufgabe und Dringlichkeit gemäss Gutachten		Umsetzung
Umsetzen der räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden im kantonalen Richtplan durch Festsetzen von Stand- und Durchgangsplätzen sowie Koordination der Ansprüche der Fahrenden an den Raum innerhalb des Kantons	dringlich	Von 5 Kantonen ist bekannt, dass die Bedürfnisse der Fahrenden in der kantonalen Richtplanung eine Konkretisierung erfahren haben oder in Kürze erfahren werden.
Anpassen des kantonalen Planungs- und Baugesetzes, damit der spontane Halt ermöglicht wird	dringlich	Einige Kantone haben dies bereit vor 5 Jahren realisiert. In den letzten 5 Jahren ist kein erneuter Fall bekannt geworden, in dem Fahrende aufgrund eines solchen Artikels weggewiesen worden sind.
Anpassen des kantonalen Planungs- und Baugesetzes, damit eine Spezialzone für Stand- oder Durchgangsplätze geschaffen werden kann		Über die Umsetzung dieser Aufgabe ist nichts bekannt.
Der Kanton betreibt Stand- oder Durchgangsplätze. Er stellt geeignete Grundstücke zum Verkauf, zur Miete oder im Baurecht zur Verfügung. Er wertet gegebenenfalls die bestehenden Stand- und Durchgangsplätze auf.	dringlich	Bei der Realisierung der neu geschaffenen Plätze haben sich die Kantone in der einen oder anderen Weise beteiligt. Die Aufteilung der Aufgaben zwischen betroffenen Gemeinden und den jeweiligen Kantonen ist verschiedenartig und im Detail nicht immer bekannt.

**5.2.3. Gemeinden**

Aufgabe und Dringlichkeit gemäss Gutachten		Umsetzung
Umsetzen der Festsetzungen des kantonalen Richtplans bezüglich Stand- und Durchgangsplätze in der kommunalen Nutzungsplanung (Zonenplan und Baureglement)		Alle neu geschaffenen Stand- und Durchgangsplätze sind in der Nutzungsplanung und teilweise in Sondernutzungsplanungen berücksichtigt worden.
Die Gemeinde betreibt Stand- oder Durchgangsplätze. Sie stellt geeignete Grundstücke zum Verkauf, zur Miete oder im Baurecht zur Verfügung. Sie wertet gegebenenfalls die bestehenden Stand- und Durchgangsplätze auf.	dringlich	Bei den neu geschaffenen Stand- und Durchgangsplätzen haben die betroffenen Gemeinden eng mit den kantonalen Stellen zusammengearbeitet. Sowohl die Kantone als auch die Gemeinden beteiligten sich an den anfallenden Kosten. Von zwei anderen Gemeinden ist bekannt, dass sie zurzeit bemüht sind, einen Ersatzstandort für bestehende oder erst kürzlich aufgehobene Durchgangsplätze zu finden.
Die Gemeinde berät Fahrende in planungs- und baurechtlichen Fragestellungen, insbesondere wenn diese selbst Standplätze errichten wollen.		Über die Umsetzung dieser Aufgabe ist nichts bekannt.

**5.2.4. Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende**

Aufgabe und Dringlichkeit gemäss Gutachten		Umsetzung
Die Stiftung „Zukunft für Schweizer Fahrende“ vertritt die räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden zusammen mit der Radgenossenschaft gegenüber Bund, Kantonen und Gemeinden und der Öffentlichkeit. Sie stellt die notwendige Koordination sicher.	dringlich	Die Stiftung „Zukunft für Schweizer Fahrende“ vertritt die räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden gegenüber den staatlichen Institutionen. Sie hat unter anderem auch dafür gesorgt, dass dieser Standbericht erarbeitet wurde.
Die öffentliche Mitwirkung bei Richtplänen sollte benützt werden, die räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden in die jeweiligen kantonalen Richtplänen einzubringen.		Ein Stiftungsratsmitglied, welches im Bundsamt für Kultur tätig ist, informiert die Stiftung über die jeweiligen Richtpläne und bringt die Bedürfnisse der Fahrenden in der bundesinternen Vernehmlassung ein.
Durch gezielte politische Vorstösse oder indirekt über den kantonalen Richtplan soll der Anstoss zur Anpassung des Planungs- und Baugesetzes gegeben werden.		Die Stiftung nimmt an der Vernehmlassung zur geplanten Teilrevision des Raumplanungsgesetzes teil. Sie hat einen Antrag gestellt, den Art 24 des RPG so zu erweitern, dass Durchgangsplätze mit höchstens 10 Stellplätzen für Fahrende in der Landwirtschaftszone zulässig sind.
Bei Abstimmungen in den Gemeinden zur Änderung von Nutzungsplänen informiert die Stiftung in Zusammenarbeit mit der Radgenossenschaft gezielt die Bevölkerung.		Diese Aufgabe wurde bisher durch die Radgenossenschaft wahrgenommen.
Die Stiftung berät Fahrende in spezifischen planungs- und baurechtlichen Fragestellungen oder zieht gegebenenfalls eine entsprechende Fachperson bei.		Diese Aufgabe wurde durch die Stiftung einige Male wahrgenommen. Die beigezogenen Fachpersonen wurden durch die betroffenen kantonalen Verwaltungsstellen zur Verfügung gestellt.
Die Stiftung versucht Durchgangsplätze, welche in den letzten Jahren aus verschiedenen Gründen geschlossen wurden, zu reaktivieren.		Diese Aufgabe wurde nicht durch die Stiftung sondern durch die Radgenossenschaft wahrgenommen.
Die Stiftung wirkt bei der Neuschaffung und Aufwertung von Stand- und Durchgangsplätzen in geeigneter Art und Weise mit. Sollte die Stiftung selbst Stand- und Durchgangsplätze errichten und betreiben, müsste der Stiftungszweck angepasst sowie zusätzliche finanzielle Mittel beschafft werden. <sup>20</sup>	dringlich	Weder der Stiftungszweck wurde in den letzten fünf Jahren entsprechend angepasst noch zusätzliche Mittel gesprochen. Die Stiftung hat aber für die Neuschaffung von Plätzen kleine Beiträge ausgerichtet oder in Aussicht gestellt.

<sup>20</sup> s. Gutachten „Fahrende und Raumplanung“, 2001, Kapitel 4.4.5 Die Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende

**5.2.5. Radgenossenschaft**

Aufgabe und Dringlichkeit gemäss Gutachten		Umsetzung
Die Radgenossenschaft vertritt die Interessen der Fahrenden als kulturelle Minderheit gegenüber Bund, Kantonen und Gemeinden und der sesshaften Bevölkerung.	dringlich	Die Radgenossenschaft erfüllt diese Aufgabe bereits seit Jahren.
Die öffentliche Mitwirkung bei Richtplänen sollte benützt werden, die räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden in den jeweiligen kantonalen Richtplänen einzubringen.		Diese Möglichkeit wird zurzeit durch die Stiftung „Zukunft für Schweizer Fahrende“, in der die Radgenossenschaft vertreten ist, wahrgenommen.
Durch gezielte politische Vorstösse oder indirekt über den kantonalen Richtplan soll der Anstoss zur Anpassung des Planungs- und Baugesetzes gegeben werden.		Die Radgenossenschaft nimmt an der Vernehmlassung zur geplanten Teilrevision des Raumplanungsgesetzes teil. Sie hat einen Antrag gestellt, den Art 24 des RPG so zu erweitern, dass Durchgangsplätze mit höchstens 10 Stellplätzen für Fahrende in der Landwirtschaftszone zulässig sind.
Bei Abstimmungen in den Gemeinden zur Änderung von Nutzungsplanungen informiert die Radgenossenschaft in Zusammenarbeit mit der Stiftung gezielt die Bevölkerung.		Die Radgenossenschaft nahm immer wieder in Gemeinden gezielt Stellung betreffend die Bedürfnisse der Fahrenden. Sie hat auch entsprechende Informationsblätter erarbeitet.
Die Radgenossenschaft realisiert und betreibt selbst Stand- und Durchgangsplätze in geeigneten Zonen und vermietet diese an die Fahrenden. Dazu benötigt sie zusätzliche finanzielle Mittel.	dringlich	Die zusätzlichen Mittel wurden in den letzten 5 Jahren nicht gesprochen. Deshalb kann die Radgenossenschaft auch selbst keine weiteren Stand- oder Durchgangsplätze betreiben.
Die Radgenossenschaft versucht Durchgangsplätze, welche in den letzten Jahren aus verschiedenen Gründen geschlossen wurden, zu reaktivieren.		Die Radgenossenschaft machte die Erfahrung, dass die Reaktivierung von geschlossenen Durchgangsplätzen ein sehr schwieriges Vorhaben ist.
Die Radgenossenschaft berät Fahrende über ihre Möglichkeiten, selbst Standplätze zu schaffen, und zieht unter Umständen eine entsprechende Fachperson bei.		Die Radgenossenschaft berät ihre Mitglieder entsprechend ihren Möglichkeiten.

**5.2.6. Einzelne Fahrende**

Aufgabe und Dringlichkeit gemäss Gutachten		Umsetzung
Realisierung eines Standplatzes		Es ist nicht bekannt, dass einzelne Fahrende in den letzten fünf Jahren einen Standplatz errichtet haben. Bei der Errichtung des neuen Standplatzes im Linthtal haben die verantwortlichen Behörden und die betroffenen Fahrenden eng miteinander zusammengearbeitet.

**5.3. Neue Aufgaben für den Bund**

Aktionsfeld	Aufgabe	Tätigkeit
Bereitstellen von Stand- und Durchgangsplätzen.	Finanzielle Anreize für Kantone und Gemeinden, die Stand- und Durchgangsplätze schaffen und betreiben	Erhöhung der jährlichen Beiträge an die Stiftung „Zukunft für Schweizer Fahrende“ (zwecks Ausrichtung von finanziellen Anreizen) oder Schaffung von separaten gesetzlichen Grundlagen mit entsprechenden finanziellen Mitteln

**5.4. Neue Aufgabe für die Stiftung „Zukunft für Schweizer Fahrende“**

Aktionsfeld	Aufgabe	Tätigkeit
Bereitstellen von Stand- und Durchgangsplätzen	Motivierung, Beratung und Unterstützung von Kantonen und Gemeinden, damit diese Grundstücke zur Schaffung von Stand- und Durchgangsplätzen erwerben oder zur Verfügung stellen	Ausrichten von finanziellen Anreizen an Kantone und Gemeinden, die Stand- und Durchgangsplätze schaffen und betreiben
Bekanntmachen der räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden	Ein Monitoring sollte alle fünf Jahre durchgeführt werden (Standberichte).	In diesem sollte die Veränderung der Stand- und Durchgangsplätze erhoben und dargestellt sowie der Stand der Umsetzung der räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden mit den Instrumenten der Raumplanung festgehalten werden.

**5.5. Schlussfolgerungen**

- **Der Aufgabenkatalog ist immer noch aktuell**

Der im Gutachten aufgezeigte Aufgabenkatalog<sup>21</sup> ist immer noch aktuell. Die anvisierten Ziele können nur erreicht werden, wenn die Aufgaben erfüllt werden. Einige dieser Aufgaben, wie das systematische Einwirken auf alle kantonalen Richtplanungen, benötigen einen grossen organisatorischen Aufwand.

- **Die Wirkung ist noch viel zu gering**

Einige der Akteure versuchen mit viel Einsatz ihre Aufgaben zu erfüllen. Die konkrete Verbesserung für die Schweizer Fahrenden, nämlich die Schaffung oder Sanierung von Stand- und Durchgangsplätzen, ist jedoch noch viel zu gering. Gesamthaft betrachtet wird für die Anliegen der Fahrenden viel zu wenig getan.

- **Die Bewusstseinsbildung bezüglich der räumlichen Anliegen der Fahrenden ist zu schwach**

Vor allem auf der Stufe der Kantone und der Gemeinden ist die Bewusstseinsbildung und der Wille zum Handeln bezüglich der räumlichen Anliegen der Fahrenden oft nicht vorhanden. Vorurteile und mangelnde Einsicht, dass das Leben der Fahrenden durch das Defizit an Stand- und Durchgangsplätzen tatsächlich erschwert wird, verhindern das Finden von Lösungen. Eine wichtige Rolle spielen dabei auch Befürchtungen hinsichtlich der finanziellen Aufwendungen, die für die Schaffung und den Betrieb von Stand- und Durchgangsplätzen erforderlich sind.

<sup>21</sup> s. Gutachten „Fahrende und Raumplanung“, 2001, Kap. 5.4 Aufgaben der einzelnen Akteure



---

## **6. Schlussbemerkungen**

---

Das Gutachten „Fahrende und Raumplanung“ schliesst mit den folgenden Schlussbemerkungen:

- Das Engagement aller ist gefordert
- Umsetzung des Gutachtens durch Initiieren und Koordinieren
- Die Schaffung von genügend Lebensraum ist in den nächsten zehn Jahren realisierbar

Nach vier Jahren der Umsetzung müssen die obigen Schlussbemerkungen wie folgt ergänzt und korrigiert werden:

- **Das Engagement aller ist nach wie vor dringend gefordert**

Wenn die Wirkung des bisher geleisteten Engagements weiterhin so klein bleibt, werden den Fahrenden die Möglichkeiten, nach ihren kulturellen Eigenheiten zu leben, genommen. Daher benötigt es dringend das Engagement aller Beteiligten, damit eine möglichst grosse Gesamtwirkung erreicht wird.

- **Die Anliegen der Fahrenden müssen in der ganzen Schweiz besser initiiert und koordiniert werden**

Die Anliegen und die räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden werden in einigen wenigen Teilen der Schweiz vorbildlich initiiert und koordiniert. In vielen Kantonen und Gemeinden wird aber zu wenig für die räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden getan. Die Bewusstseinsbildung ist in diesen Regionen zu fördern. Die Instrumente der Raumplanung sind dabei systematisch zu verwenden.

- **Die Schaffung von genügend Lebensraum bis zum Jahre 2011 ist gefährdet**

Im Gutachten „Fahrende und Raumplanung“ wurde als wichtiges Ziel die Schaffung von genügend Lebensraum für die Fahrenden innert 10 Jahren, also bis zum Jahre 2011, formuliert. Aufgrund der Entwicklung in den vergangenen Jahren muss die Erreichung dieses Ziels in Frage gestellt werden. Zum einen werden zu wenig neue Plätze geschaffen. Zum anderen ist der Druck auf die bestehenden Durchgangsplätze, welche oft nur auf Zuseher hin betrieben werden, beträchtlich. Überbauungen und Umnutzungen führen meistens zur ersatzlosen Aufhebung von Durchgangsplätzen. Die Sicherung der bestehenden Plätze muss daher priorisiert werden, damit weitere Abgänge verhindert werden können. Aus heutiger Sicht kann nicht abgeschätzt werden, bis wann resp. ob es überhaupt möglich ist, den Fahrenden genügend Lebensraum zur Verfügung zu stellen.

- **Ein grösseres finanzielles Engagement des Bundes ist notwendig**

Der Bund sollte Kantone und Gemeinden bei der Schaffung und evtl. beim Betrieb eines Stand- und Durchgangsplatzes unterstützen können. Ansatzweise geschieht dies bereits durch die vom Bund finanzierte Stiftung „Zukunft für Schweizer Fahrende“, allerdings mit sehr bescheidenen Beiträgen. Eine Erhöhung der jährlichen Finanzhilfen an die Stiftung „Zukunft für Schweizer Fahrende“ würde es dieser ermöglichen, substanzielle Beiträge auszurichten, die als Anreize wirken könnten. Der Bund könnte aber auch gesetzliche Grundlagen schaffen, die es ihm erlauben, die Schaffung von Stand- und Durchgangsplätzen direkt zu unterstützen.



---

## **Ergänzungsbericht Ausländische Fahrende**

---

**Einleitung:**

Im Jahr 2001 ist das Gutachten „Fahrende und Raumplanung“ erschienen, das die damalige Situation ausführlich erläuterte und konkreten Handlungsbedarf aufzeigte. Der Bundesrat hat im Juni 2005 seinen Vorentwurf zum Bericht über die Situation der Fahrenden in der Schweiz in die Vernehmlassung geschickt. Der bereinigte Bericht wird voraussichtlich im Frühjahr 2006 vom Bundesrat zuhänden der eidgenössischen Räte verabschiedet.

Parallel dazu hat die „Stiftung für die Zukunft der Schweizer Fahrenden“ dem Raumplanungsbüro Eugenmann Rey Rietmann und dem Raumplaner R. Eugster den Auftrag erteilt, den Kenntnisstand über die Fahrenden in der Schweiz in einem Standbericht zu aktualisieren. Im Gutachten von 2001 werden die ausländischen Fahrenden jedoch nicht behandelt. Um diese Lücke zu schliessen, entschied sich die Stiftung, die aktuellen Kenntnisse über die ausländischen Fahrenden in der Schweiz als Ergänzung im Standbericht 05 festzuhalten.

**Ausgangslage:**

Der Kenntnisstand über die ausländischen Fahrenden in der Schweiz ist bis zum heutigen Zeitpunkt sehr lückenhaft. Nach einer Definition des Begriffs werden im Folgenden die Themen Anzahl Fahrende und Verbandsgrössen, Herkunft, Infrastruktur sowie Rechtsgrundlagen angesprochen.

Zunächst stellt sich die Frage nach einer Definition des Begriffs „ausländische Fahrende“. Entscheidend ist die fehlende offizielle Niederlassung in einer Schweizer Gemeinde, während der Besitz des Schweizer Passes in diesem Zusammenhang eine geringere Bedeutung aufweist. In ethnischer Hinsicht handelt es sich in der Regel um Angehörige der *Roma*, während die Schweizer Fahrenden als *Jenische* gelten.

Über die Anzahl ausländischer Fahrender, die sich in einem gewissen Zeitraum in der Schweiz aufhalten, lässt sich im Moment keine Angaben machen. Tatsache ist, dass die ausländischen Fahrenden meist in grösseren Gruppen bzw. Verbänden mit bis zu 50 Wohnwagen unterwegs sind, während Schweizer Fahrende oft kleinere Gruppen bilden.

Die meisten ausländischen Fahrenden stammen aus Frankreich und Deutschland, im Weiteren aus Italien und Spanien. Fahrende aus weiteren EU-Staaten oder aus Osteuropa sind kaum bekannt. Beispielsweise hat sich die Situation für die Fahrenden in Frankreich seit den 90er-Jahren aufgrund einer neuen gesetzlichen Regelung<sup>22</sup> verbessert, was zu einer tendenziell abnehmenden Anzahl Fahrender in der Romandie führte.

Die Infrastruktur für ausländische Fahrende betrifft die Durchgangsplätze, während Standplätze nicht relevant sind. Heute existiert der einzige Durchgangsplatz, der explizit für ausländische Fahrende bestimmt ist, in der Bündner Gemeinde Domat/Ems. Ansonsten ist es schwierig, Durchgangsplätze für ausländische Fahrende von solchen für Schweizer Fahrende zu unterscheiden, da in vielen Fällen offiziell kein Ausschluss der einen oder anderen Gruppe erfolgt. Vereinfachend lassen sich drei „Typen“ unterscheiden:

- a) Durchgangsplätze, die für ausländische Fahrende erstellt wurden (Domat/Ems)
- b) Durchgangsplätze, die von Schweizer und ausländischen Fahrenden benutzt werden: In den Umfragen bei den Gemeinden wurden ausländische Fahrende explizit erwähnt. Dies betrifft 20 Durchgangsplätze, wie in der nachfolgenden Abbildung ersichtlich ist.
- c) Durchgangsplätze, die fast ausschliesslich von Schweizer Fahrenden benutzt werden. Deren Anzahl beläuft sich auf rund 32 Plätze.

---

<sup>22</sup> Aufgrund der sogenannten „Loi Besson“ müssen alle französischen Gemeinden mit mehr als 5'000 Einwohnern einen Platz für Fahrende anbieten.

Bei Typ b) ist in räumlicher Hinsicht eine deutliche Differenzierung zwischen der Deutschschweiz einerseits und der lateinischen Schweiz (Romandie und Tessin) andererseits erkennbar. In der Deutschschweiz wurden die meisten Durchgangsplätze für Schweizer Fahrende geschaffen. In der lateinischen Schweiz erfolgte der Bau der Durchgangsplätze aufgrund der Nachfrage meist für grössere Gruppen, was hauptsächlich auf ausländische Fahrende zutrifft. Schweizer Fahrende befinden sich dort also in der Minderzahl.

Aus rechtlicher Sicht stehen für die ausländischen Fahrenden die Ausländerbestimmungen sowie gewerbepolizeiliche Aspekte im Vordergrund, weshalb auf Ausführungen zu weiteren Rechtsgebieten wie z.B. Raumplanungsrecht verzichtet wird. Im Gegensatz zur eingangs beschriebenen Definition werden im Folgenden die im Ausland gemeldeten Fahrenden mit Schweizer Pass nicht miteinbezogen, da sie rechtlich als Schweizer Bürger gelten.

Für die ausländischen Fahrenden sind die Regelungen des Ausländerrechts von Bedeutung. Da wie erwähnt praktisch alle aus dem EU-/EFTA-Raum stammen, werden sich bald aufgrund des Freizügigkeitsabkommens Schweiz – EU/EFTA bis zu einem Aufenthalt von 90 Tagen in der Schweiz keine Einschränkungen aus Sicht des Ausländerrechts mehr ergeben<sup>23</sup>. Einzige Bedingung ist, dass zu jeglicher Ausübung eines Gewerbes ab dem ersten Tag der Einreise in die Schweiz bei jedem betroffenen Kanton eine Anmeldung unter Angabe des Zeitraums erfolgen muss. Falls die Schweiz lediglich als Durchreisegebiet für eine Gruppe von Fahrenden dient und keine gewerblichen Absichten bestehen, entfällt auch diese Pflicht.

Mit Vorweisen der Bestätigung der erfolgten Anmeldung beim Kanton erhalten die Fahrenden aus EU-/EFTA-Ländern das Recht auf eine Reisendengewerbebewilligung<sup>24</sup>, soweit die übrigen Bewilligungsvoraussetzungen erfüllt sind. Der Besitz der Reisendengewerbebewilligung ist aus gewerbepolizeilicher Sicht grundlegend. Diese Bewilligung muss zur Ausübung eines Gewerbes unabhängig von der Aufenthaltsdauer in der Schweiz eingeholt werden und ist für das ganze Staatsgebiet gültig.

### **Bedürfnisse:**

Es werden die Bedürfnisse und Anliegen der wichtigsten Interessengruppen dargestellt, die mit dem Thema ausländische Fahrende konfrontiert sind. In einem zweiten Teil folgt eine Übersicht über die Anzahl und Qualität der heute benötigten Durchgangsplätze.

Folgende Interessengruppen sind hauptsächlich betroffen:

- die Fahrenden: sowohl die ausländischen selbst als auch die Schweizer Fahrenden
- die Schweizer Behörden
- die sesshafte Bevölkerung.

Zunächst stellt sich die Frage, ob sich die Bedürfnisse der ausländischen Fahrenden von denjenigen der Schweizer Fahrenden grundsätzlich unterscheiden oder ob eine Differenzierung wenig sinnvoll ist. Möglicherweise gehen die Sichtweisen in dieser Grundsatzfrage je nach Interessengruppe und deren regionalem Bezug (Deutschschweiz / lateinische Schweiz; ländlicher Raum / Agglomerationen etc.) auseinander, sodass sich kein einheitliches Bild ergeben muss. Ausserdem ist es möglich, dass inner-

---

<sup>23</sup> Die damit verbundenen Änderungen der Verordnung über die in die Schweiz entsandten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (EntsV) sowie der Vollziehungsverordnung über Aufenthalt und Niederlassung der Ausländer (ANAV) werden voraussichtlich in der ersten Hälfte 2006 in Kraft treten. Ab einer Aufenthaltsdauer von 90 Tagen gelten auch für EU-/EFTA-Bürger die gesetzlichen Bestimmungen betreffend Kurzarbeit (Ausweis L).

<sup>24</sup> Die Bestimmungen dazu sind im Gesetz über das Gewerbe der Reisenden vom 23.3.2001 (SR 943.1) und dessen Verordnung geregelt.

halb der Gesamtheit ausländischer Fahrender unterschiedliche Bedürfnisse bestehen, die sich beispielsweise aufgrund der Gruppengrösse oder der Aufenthaltsdauer in der Schweiz ergeben könnten.

Die Anliegen der ausländischen Fahrenden lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Durchgangsplätze in ausreichender Anzahl, räumlicher Verteilung, Erreichbarkeit (v.a. an Durchgangsstrassen), Qualität und Grösse
- einfache, unbürokratische Abwicklungen bei der Einholung von Bewilligungen, Auskünften etc.
- Mindestmass an Akzeptanz bzw. Sensibilisierung bei der sesshaften Bevölkerung und den Behörden

Die Schweizer Fahrenden, als Vertreter einer verwandten Kultur und einer ebenfalls an den Rand gedrängten Minderheit, fühlen sich mit ihren ausländischen „Leidensgenossen“ einerseits verbunden. Andererseits distanzieren sich viele Schweizer Fahrende von ihnen, was zurückzuführen ist auf das oft negative Image von Zigeunern bzw. Fahrenden bei der sesshaften Bevölkerung und den Behörden, das von einzelnen Gruppen ausländischer Fahrender stark beeinflusst wird. In diesem Sinne erwarten die Schweizer Fahrenden von den Behörden bzw. der Öffentlichkeit eine differenzierte Sichtweise. Teilweise betonen sie ihre eigenen spezifischen Bedürfnisse wie beispielsweise die Schaffung eines feinen Netzes vieler kleiner, überschaubarer Durchgangsplätze.

Die Schweizer Behörden und die sesshafte Bevölkerung sind gegenüber den ausländischen Fahrenden oft distanziert eingestellt. Ihre Wahrnehmung kann geprägt sein durch eigene negative Erfahrungen<sup>25</sup> oder durch Informationen in den Medien über beispielsweise illegale Halte auf Grundstücken, Verunreinigungen, Sachbeschädigungen oder lästige Hausierpraktiken. Die positiven Aspekte werden meist in den Hintergrund gedrängt, was zur Beibehaltung bzw. Verstärkung negativer Vorurteile gegenüber allen Fahrenden - also auch den inländischen - beiträgt.

Aus Sicht der Behörden ist eine klare rechtliche Situation bezüglich Durchgangsplätzen und des Umgangs mit ausländischen Fahrenden sicherlich ein prioritäres Anliegen. Besonders auf Gemeindeebene möchte man sich möglichst wenig mit Fahrenden auseinandersetzen und verweist auf höhere Verwaltungsstufen.

Die Kenntnisse der sesshaften Bevölkerung über Fahrende sind generell sehr bescheiden und es bestehen wie bereits angesprochen viele negative Vorurteile. Die Fahrenden werden in der Regel zu einem Thema, wenn sich Probleme im direkten Umfeld der sesshaften Bevölkerung ergeben. Eine Vermeidung jeglicher Kontakte mit Fahrenden ist als ein Hauptbedürfnis der Mehrheit der sesshaften Bevölkerung zu nennen.

Die Infrastruktur für Fahrende im Sinne der Durchgangsplätze stellt besonders aus raumplanerischer Sicht ein zentrales Thema dar. Die „Radgenossenschaft der Landstrasse“ als Dachorganisation des jenseitigen Volkes in der Schweiz äussert sich konkret zur Anzahl neu zu schaffender Durchgangsplätze für ausländische Fahrende; wie im Vorentwurf des Berichtes des Bundesrats über die Situation der Fahrenden in der Schweiz (Teil II, S. 9-10) erwähnt wird, fehlen heute rund 10 grosse Durchgangsplätze (mit je 35 - 50 Stellplätzen), die hauptsächlich entlang der Durchgangsachsen<sup>26</sup> entstehen sollten. Dabei werden explizit die Kantone Aargau, Bern, Freiburg, Genf, Jura, Neuenburg, St. Gallen (Rheintal), Waadt (2 Plätze) und Zürich genannt.

In der Vernehmlassung der Kantone zum Vorentwurf des Berichtes des Bundesrats kommen sehr unterschiedliche Sichtweisen zur Bedürfnislage ausländischer Fahrender zum Ausdruck. Während in

---

<sup>25</sup> Die Betreiber von Durchgangsplätzen in der Deutschschweiz weisen darauf hin, dass in der Regel mit Schweizer und Deutschen Fahrenden im Gegensatz zu ausländischen - insbesondere französischen - Fahrenden kaum Probleme auftreten.

<sup>26</sup> Diese Haupttrassen werden im Gutachten „Fahrende und Raumplanung“, 2001, auf den Seiten 18 bzw. 46 kartographisch dargestellt.

gewissen Kantonen kein zusätzlicher Handlungsbedarf bezüglich Durchgangsplätzen erwähnt wird, weisen andere Kantone auf grosse Schwierigkeiten und Defizite hin, deren Lösungsansätze wiederum nicht generalisiert werden können. Beispielsweise wird auf die finanziellen Belastungen und die Gefahr einer Zunahme ausländischer Fahrender bei einer Erhöhung der Anzahl grosser Durchgangsplätze hingewiesen. Demgegenüber erachten gewisse Kantone die von der Radgenossenschaft geforderten 10 neuen Durchgangsplätze für die ganze Schweiz als unzureichend. Eine Trennung von Plätzen für Schweizer und solche für ausländische Fahrende wird teilweise hinterfragt.

Eine genaue Anzahl zusätzlich benötigter Durchgangsplätze kann wohl kaum durch alle Interessengruppen übereinstimmend festgelegt werden. Zudem ist die Situation diesbezüglich einem steten Wandel unterworfen: Bestehende Durchgangsplätze werden plötzlich anders genutzt bzw. gestaltet oder aufgehoben, während neue Standorte planerisch bzw. rechtlich evaluiert und allenfalls geschaffen werden.

Nicht vergessen werden darf die Situation im Ausland selbst, also in den Herkunftsgebieten der Fahrenden. Als Beispiel sei Frankreich genannt, wo veränderte rechtliche Bestimmungen zu einer rückläufigen Anzahl Fahrender in der Romandie in den vergangenen Jahren führten. Heute ist daher in der Westschweiz ein eher geringerer Bedarf an Durchgangsplätzen als früher auszumachen, was von kantonaler Seite teilweise betont wird. In anderen Regionen, beispielsweise im Kanton Tessin, ist die Bedarfssituation in den letzten Jahren konstanter geblieben.

### **Problemstellungen und Lösungsansätze:**

Die genannten Bedürfnisse der unterschiedlichen Interessengruppen ergeben eine Vielzahl von Problemstellungen, die sich vereinfachend auf zwei ineinander greifenden Ebenen abspielen: Zum einen haben die Probleme bezüglich Infrastruktur, also materieller Art, zentrale Bedeutung. Andererseits spielt die zwischenmenschliche bzw. kommunikative Ebene eine grosse Rolle.

Dass bei Durchgangsplätzen für die ausländischen Fahrenden Defizite bestehen, ist mehrheitlich unbestritten. Eine Erhöhung der Anzahl wird von verschiedenster Seite seit Jahren gefordert, während die konkrete Umsetzung oft schwierig ist und hinausgezögert wird.

Allerdings bestehen bezüglich Ausgestaltung der Durchgangsplätze unterschiedliche Ansichten. Beispielsweise sind bezüglich sanitärer Einrichtungen kulturelle Eigenheiten der ausländischen Fahrenden von Bedeutung. So haben viele Roma spezielle Reinlichkeitsvorstellungen, weshalb die von den Gemeinden in guter Absicht installierten Toilettenanlagen als unrein betrachtet werden und teilweise unbenutzt bleiben<sup>27</sup>. Dass dies zu Konflikten mit der sesshaften Bevölkerung und den Behörden führen kann, scheint offensichtlich zu sein, muss aber nicht als unlösbarer Zielkonflikt angesehen werden.

Es stellt sich die Frage, ob eine generelle Trennung von Durchgangsplätzen für ausländische und Schweizer Fahrende gerechtfertigt ist, oder ob ein fallweises Vorgehen je nach Grösse der Plätze und lokaler Bedürfnissituation mehr Vorteile für alle Beteiligten bringt.

Als Problem sowohl bei der Schaffung von neuen als auch beim Unterhalt von bestehenden Durchgangsplätzen wird von Behördenseite teilweise die hohe finanzielle Belastung der öffentlichen Hand genannt. Das kleinräumig und föderal strukturierte politische System der Schweiz führt zu sehr unterschiedlichen Praktiken und Kompetenzregelungen bezüglich Durchgangsplätzen.

Die fehlende Sensibilisierung zwischen den einzelnen betroffenen Gruppen und die damit verbundenen Vorurteile sind ein Hindernis bei der Schaffung von angemessenen Lösungen. Ein heikler Aspekt ist

---

<sup>27</sup> vgl. Michel 2004: S. 19

die Wahrung von politischer Korrektheit, um Ausländerdiskriminierung bzw. „Ghettoisierung“ zu vermeiden und keine Rassismuskorrekturen zu provozieren<sup>28</sup>.

Obwohl die Schweizer Fahrenden eine vergleichbare Lebensweise wie die ausländischen pflegen, fühlen sie sich oft als zu Unrecht abgewertet. Beispielsweise sehen sie sich als Sündenbock, wenn infolge unhaltbarer Zustände wegen ausländischer Fahrender die Schliessung eines Durchgangspunktes durch die Behörden angeordnet wird.

Die ausländischen Fahrenden bilden keine Einheit und weisen daher auch keine repräsentative Interessenvertretung auf. Eine solche wäre für einen langfristig ausgerichteten Dialog mit Behörden etc. wie auch zur Durchsetzung grundlegender Verhaltensregeln bei besonders negativ auffallenden Gruppen ausländischer Fahrender eine wichtige Institution.

Aufgrund des ungenügenden Wissensstandes können viele Problembereiche nur ansatzweise definiert und wenig konkret formuliert werden. Trotzdem ergeben sich einige grundsätzliche Lösungsansätze:

Die Defizite bei der Infrastruktur müssen verbessert bzw. behoben werden, wobei alle Betroffenen in den Realisierungsprozess miteinzubeziehen sind. Dass neben einer langfristig orientierten Planung auch genügend finanzielle Ressourcen bereitstehen müssen, scheint unabdingbar. Gleichzeitig gilt es, die Sensibilisierung der Interessengruppen voranzutreiben und die gegenseitigen negativen Vorurteile abzubauen, wobei Öffentlichkeitsarbeit ein wichtiges Instrument darstellt.

Als schwierige Aufgabe wäre eine Kontaktaufnahme zur Bildung einer repräsentativen Interessenvertretung ausländischer Fahrender zu diskutieren, die als Partner für langfristig orientierte Diskussionen mit den Behörden, der sesshaften Bevölkerung und den Fahrenden der Schweiz auftreten könnte. Kontaktaufnahmen mit Vereinigungen der Sinti und Roma in den Nachbarländern können dabei als wichtigen Schritt angesehen werden. Aufgrund bisheriger Erfahrungen muss ein solches Vorgehen aber sehr pragmatisch erfolgen.

Ergänzend könnten die Radgenossenschaft der Landstrasse und die Stiftung für die Zukunft Schweizer Fahrender als Vermittlerinnen zwischen den ausländischen Fahrenden und den Schweizer Behörden wirken, allerdings sind deren Einflussbereiche beschränkt. Im Weiteren scheint ein grossräumiger, auf (Mittel-) Europa ausgerichteter Informationsaustausch über die Reisebedürfnisse der Fahrenden wünschenswert.

Wie bereits zu Beginn angesprochen ist aufgrund der heutigen Kenntnislage das Thema ausländische Fahrende und Raumplanung in der Schweiz noch wenig bekannt und durchleuchtet. Somit besteht ein aktueller Handlungsbedarf für weiterführende Abklärungen.

#### Grundlagen:

- EDI / BAK (2005): Vorentwurf des Berichtes des Bundesrats zur Situation der Fahrenden in der Schweiz. Teil II: Handlungsmöglichkeiten des Bundes zur Schaffung von Stand- und Durchgangspunkten für Fahrende. Vorentwurf vom 22. Juni 05 für die Vernehmlassung. Bern.
- Thomas Eigenmann / Rolf Eugster (2001): Fahrende und Raumplanung. Gutachten. St.Gallen.
- Iris Michel (2004): Schule: (K)eine Institution für Fahrende? Schweizer Fahrende zwischen Schrändli und Schränze. Arbeitsblatt Nr. 24 des Instituts für Ethnologie der Universität Bern.

---

<sup>28</sup> Ein umstrittenes Beispiel ist die von Gemeinden vorgeschlagene Registrierung ausländischer Fahrender bei ihrer Einreise in die Schweiz, um bei Delikten strafrechtlich vorgehen zu können (vgl. Michel 2004: S. 20).