



Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Gesetz über Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende

und

**Ergänzung Kantonalen Richtplan Basel-Landschaft (KRIP):
Objektblatt S1.5 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende**

vom

1. Zusammenfassung

Am 26. März 2010 erliess der Landrat den Kantonalen Richtplan. Im Rahmen dieses Erlasses entliess der Landrat Objektblatt S 1.5 "Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende" aus dem vom Regierungsrat vorgelegten Richtplanentwurf wegen fehlender rechtlicher Grundlagen. Gleichzeitig beauftragte er den Regierungsrat, diese zu erarbeiten und entsprechende Aussagen im Richtplan nachzuliefern. Der Bundesrat nimmt im Rahmen des Genehmigungsverfahrens diesen Landratsbeschluss zur Kenntnis, fordert den Kanton Basel-Landschaft aber in Ziffer 7 des Bundesratsbeschlusses über die Genehmigung des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft vom 8. März 2010 auf, im Rahmen der nächsten Richtplananpassung innerhalb von 2 Jahren aufzuzeigen, wie die Anliegen der Fahrenden berücksichtigt werden.

Siedlungen sind nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten (Art. 3 RPG). Darin eingeschlossen sind die spezifischen Bedürfnisse der Fahrenden. Das Bundesgericht hat am 28. März 2003 ausdrücklich das Recht der Fahrenden auf angemessene Standort und Durchgangsplätze anerkannt und entschieden, dass diese durch die Raumplanung vorzusehen und zu sichern sei (BGE 129 II 321).

Die Verfassung des Kantons Basel-Landschaft, welche am 1. Januar 1987 in Kraft getreten ist, hält unter § 109 fest, dass Kanton und Gemeinden den Fahrenden bei der Suche nach Standplätzen helfen.

Das vorliegende Gesetz über die Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende nimmt den Verfassungsauftrag auf und schreibt fest, dass die Ausscheidung von Stand- und Durchgangsplätzen eine Verbundaufgabe von Kanton und Gemeinden ist. Gleichzeitig werden die raumplanerischen, organisatorischen und finanziellen Aufgaben von Kanton und Gemeinden festgelegt. Dabei ist der Kanton grundsätzlich für Boden und Infrastruktur verantwortlich, während den Gemeinden der Betrieb der Stand- und Durchgangsplätze obliegt.

Der Kantonale Richtplan präzisiert in Objektblatt S 1.5 die gesetzlichen Vorgaben in räumlicher Hinsicht.

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
2.	Rechtliche Grundlagen	4
3.	Begründung / Bedarf	5
3.1.	Einbindung in Planung	5
3.2.	Heutige Situation	6
3.3.	Künftige Situation und Ziele	8
3.4.	Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte	8
4.	Die gewählte Lösung	9
4.1.	Das Gesetz über Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende	9
4.2.	Kantonaler Richtplan, Objektblatt S 1.5 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende	11
5.	Abschätzung der finanziellen Folgen für den Kanton	11
6.	Abschätzung der finanziellen Folgen für die Gemeinden	11
7.	Abschätzung der Folgen für die KMU (Regulierungsfolgenabschätzung)	12
8.	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	12
9.	Antrag	13

2. Rechtliche Grundlagen

Die Schweiz hat am 21. Oktober 1998 das Rahmenübereinkommen des Europarats vom 1. Februar 1995 zum Schutz nationaler Minderheiten (SR 0.441.1) ratifiziert. In seiner Botschaft vom 19. November 1997 an das Parlament (BBl 1998 1293, FF 1998 1033) hat der Bundesrat ausdrücklich festgehalten, dass die schweizerischen Fahrenden eine nationale Minderheit im Sinne des Rahmenübereinkommens bilden. Damit verpflichtet sich die Schweiz, die Bedingungen zu fördern, die es den Angehörigen nationaler Minderheiten ermöglichen, ihre Kultur zu pflegen und weiterzuentwickeln.

Gemäss Art. 24 BV haben Schweizerinnen und Schweizer das Recht, sich an jedem Ort des Landes niederzulassen". Diese Niederlassungsfreiheit ist dabei sowohl im Sinne der Wohnsitznahme als auch "nur" vorübergehend gewährleistet. Da aber kein Anspruch auf die Benützung von öffentlichem Grund und Boden besteht, können die Fahrenden ihre Wohnwagen bis heute nur in wenigen Gemeinden legal und zonenkonform aufstellen. In diesem Sinne kommt bei der fahrenden Lebensweise die Niederlassungsfreiheit nur beschränkt zum Tragen.

Am 28. März 2003 hat das Bundesgericht (BGE 129 II 321, E.3.2.) bestätigt, dass das Anliegen der Fahrenden auf Erhalt ihrer Identität verfassungsrechtlichen und völkerrechtlichen Schutz geniesst und dass die Bedürfnisse der Fahrenden im Rahmen der Raumplanung zu berücksichtigen sind. Insbesondere rief es in Erinnerung: *"Wenn das Bundesgesetz über die Raumplanung in den 'Planungsgrundsätzen' bestimmt, dass 'die Wohn- und Arbeitsgebiete nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten' sind (Art. 3 Abs. 3 RPG), ist darunter zu verstehen, dass die spezifischen Bedürfnisse des Teils der Bevölkerung, der durch die Fahrenden ausgemacht wird, ebenfalls befriedigt werden müssen. Daher müssen die Nutzungspläne geeignete Zonen und Plätze vorsehen, die dieser Bevölkerungsgruppe im Einklang mit seinen Traditionen als Wohnort dienen können (oder die zuständigen Behörden müssen gegebenenfalls die bestehenden Bauzonenreglemente anpassen, um eine solche Verwendung des Bodens zu erlauben).*

Der bereits zitierte Bundesgerichtsentscheid vom 28. März 2003 macht explizit deutlich, dass die Raumplanung die besonderen Raumbedürfnisse der Fahrenden berücksichtigen soll. Gemäss Bericht des Bundesrats über die Situation der Fahrenden in der Schweiz (Oktober 2006, Teil ii, Handlungsmöglichkeiten des Bundes zur Schaffung von Stand- und Durchgangsplätzen für Fahrende), spielt die Richtplanung eine zentrale Rolle. Es wird festgehalten, dass die Kantone im Rahmen der Richtplanung sich mit dem Raumbedarf für Stand- und Durchgangsplätze von Fahrenden explizit auseinandersetzen, entsprechende Gebiete ausscheiden oder explizit begründen sollen, warum dies nicht geschieht. Zudem sollten die Kantone auf geeignete Weise erläutern, wie Nutzungsvorschriften und Bauvorschriften den Bedürfnissen der Fahrenden besser entsprechen könnten, so dass sie beispielsweise den „spontanen Halt“ im Einverständnis mit dem Grundeigentümer nur limitieren, aber nicht verhindern. Entsprechende Wegleitungen oder Empfehlungen des Bundesamtes für Raumentwicklung könnten sie dabei unterstützen.

Die Verfassung des Kantons Basel-Landschaft, welche am 1. Januar 1987 in Kraft getreten ist, hält unter § 109 fest, dass Kanton und Gemeinden den Fahrenden bei der Suche nach Standplätzen helfen. Damit wird die Ausscheidung von Stand- und Durchgangsplätzen eine Verbundaufgabe. Eine entsprechende gesetzliche Verankerung fehlt im Kanton Basel-Landschaft ebenso wie die Behandlung des Themas im Kantonalen Richtplan (KRIP).

3. Begründung / Bedarf

3.1. Einbindung in Planung

Die Fahrenden in der Schweiz betonen immer wieder, dass sie unter dem Mangel an Lebensraum für ihre mobile Lebens- und Arbeitsweise leiden. Zwar werden ihnen beim Fahren selbst keine Hindernisse in den Weg gelegt, sie finden jedoch nicht genug Möglichkeiten zum Halten. Wie der erste Bericht der Schweiz zum Rahmenübereinkommen des Europarates zum Schutz nationaler Minderheiten darlegt, gibt es einen Mangel an Stand- und Durchgangsplätzen, was den Fahrenden die Weiterführung ihrer Lebensart erschwert.

Die Lebensweise der Fahrenden benötigt somit Raum, nicht etwa für das Fahren, sondern für das Halten: Standplätze (für den stationären Aufenthalt im Winter) und Durchgangsplätze (für den temporären Aufenthalt im Sommer) gibt es zu wenig. Fahren und Halten ist Grundlage der wirtschaftlichen Existenz der Fahrenden, welche ihre Kunden vor Ort bedienen. Es gibt drei Arten des Haltens, die alle dem Wohnen und Arbeiten dienen:

Standplätze dienen dem stationären Aufenthalt, insbesondere über die Wintermonate und als ganzjährige Basis. In den Standplatzgemeinden sind die Fahrenden häufig ganzjährig angemeldet, ihre Kinder besuchen dort die Schulen.

Durchgangsplätze dienen dem kurzfristigen Aufenthalt - in der Regel bis zu einer Dauer von einem Monat - während der sommerlichen Reisetätigkeit.

Standorte für Spontanhalte dienen ebenfalls dem kurzfristiger Aufenthalt. Hier werden die Wohnwagen meist bei Verwandten und Bekannten oder anderen Grundeigentümern (z.B. Landwirte, Gewerbebetriebe, öffentliche Flächen von Gemeinden etc.) gegen Entgelt aufgestellt. Oft erfolgt dies regelmässig über Jahre an den gleichen Orte. Standorte für Spontanhalte stellen eine wichtige Ergänzung des Stand- und Durchgangsplatznetzes dar.

Im Auftrag der Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende" ist 2001 ein Gutachten "Fahrende und Raumplanung" erarbeitet worden, das zum ersten Mal eine gesamtschweizerische Bestandsaufnahme der bestehenden Aufenthaltsmöglichkeiten darlegt und die damit verbundenen Probleme formuliert, den Bedarf an Stand- und Durchgangsplätzen spezifiziert und darlegt, wie im Besonderen die planungsrechtliche Lösung aussehen könnte.

Auf den bestehenden 12 Standplätzen, die als Wohn- und Arbeitsplatz während der Wintermonate dienen, leben heute ca. 600 Schweizer Fahrende. Wegen des ungenügenden Angebots an Standplätzen sind viele Fahrende gezwungen, in Wohnungen zu überwintern. Im Sommer 2000 wurden in der Schweiz 44 Durchgangsplätze gezählt, die während der Durchreise der Fahrenden dem vorübergehenden Aufenthalt dienen.

Die schweizerischen Stand- und Durchgangsplätze sind in der Regel klein, durchschnittlich können rund zehn Wohnwagen gleichzeitig darauf halten (1500m² - 2000m²). Dies bedeutet, dass diese Plätze 10-12 Stellplätze à ca. 150 m² aufweisen. Ein Stellplatz bietet Raum für eine Familie.

2006 wurde der Bericht von 2001 aktualisiert (Fahrende und Raumplanung, Standbericht 2005). Gemäss diesem Bericht (S. 23 ff) besteht aus schweizerischer Sicht in unserem Kanton ein Defizit von 10 planungsrechtlich gesicherten Stellplätzen auf einem Standplatz sowie von 22 planungsrechtlich gesicherten Stellplätzen auf Durchgangsplätzen. Dies ergibt für den Kanton Basel-Landschaft den zusätzlichen Bedarf eines Standplatzes sowie von drei Durchgangsplätzen, die planungsrechtlich zu sichern sind.

3.2. Heutige Situation

Die Gemeinschaft der Fahrenden in der Schweiz zählt schätzungsweise 25'000-30'000 Personen. Davon pflegen noch rund 3'000-5'000 Fahrende eine halbnomadische Lebensweise, und die Zahl der aktiv Fahrenden dürfte aufgrund von Erhebungen bei den bestehenden Stand- und Durchgangsplätze im Jahr 1999 bei etwa 2'500 liegen.

Nicht zuletzt wegen der «Aktion Kinder der Landstrasse», die im Namen des Schutzes fahrender Kinder ihren fahrenden Eltern weggenommen und zwangsweise sesshaft gemacht hatte, lebt heute eine grosse Mehrheit der Fahrenden sesshaft. Ihre Zahl kann nur geschätzt werden, da viele Jenische wegen ihrer leidvollen Erfahrungen ihre Herkunft lieber verschweigen.

Trotzdem bleibt das Nomadentum nach wie vor eines der wesentlichen Elemente der kulturellen Identität der Fahrenden und ist unmittelbar mit der Ausübung ihrer verschiedenen Erwerbstätigkeiten verbunden. Wegen der Bedeutung der fahrenden Lebensweise verwenden die Fahrenden heute wieder zunehmend den lange verpönten Begriff «Zigeuner», um die kulturelle Identität der Gruppe hervorzuheben.

Die meisten Fahrenden schweizerischer Nationalität verbringen den Winter auf einem Standplatz in Wohnwagen, Holzchalets oder Container. Ihre Kinder besuchen dort die Quartier- oder Dorfschule, und die Fahrenden sind behördlich registriert. Neben ihren angestammten Berufen (Scherenschleifer, Schirmflicker, Korbflechter, Schausteller oder Marktfahrer) bieten sie verschiedenste Handwerkerdienste an, reparieren und schleifen z.B. Rasenmäher und Aktenvernichter, richten Herdplatten, restaurieren Möbel und Lampen, handeln mit Altmetall, Kleidern, Teppichen oder Antiquitäten. Die meisten Fahrenden sind selbständig erwerbend, kennen sich oft in mehreren Bereichen aus und passen ihr Angebot laufend der Nachfrage an. Während der Sommermonate sind die Fahrenden in kleinen Gruppen innerhalb der Schweiz unterwegs, halten zumeist ein oder zwei Wochen auf Durchgangsplätzen und besuchen von dort aus ihre Kunden. Während dieser Zeit bleiben die Kinder mit ihrer Schule in engem Kontakt; sie lassen sich den Unterrichtsstoff nachsenden und schicken die Aufgaben zur Korrektur an ihre Lehrkräfte zurück.

Demgegenüber reisen ausländische Zigeunergruppen (meist Roma und Sinti aus Frankreich oder Italien) oft in grossen Verbänden. Sie halten sich meist nur einige Tage in der Schweiz auf.

Im Kanton Basel-Landschaft besteht zurzeit ein Durchgangsplatz der durch die Stadt Liestal in einer neuen Spezialzone "Fahrende" zonenrechtlich gesichert ist.

Der im April 2004 eröffnete Durchgangsplatz in *Liestal* (Gräubern, Galmsweg Nr. 50) auf der Parzelle 6732 liegt nahe des Wohnquartiers am Rande von Wald und Wiese angrenzend an Familiengärten. Es handelt sich somit um eine naturnahe Lage am Rande der Bauzone in einer seit dem 8. August 2000 vom Souverän beschlossenen Spezialzone "Fahrende".

Die Parzelle 6732 ist im Eigentum des Kantons Basel-Landschaft im Verwaltungsvermögen. Der Kanton Basel-Landschaft hat auch den Durchgangsplatz für die Fahrende erstellt und diese Erstellung finanziert. Das Amt für Liegenschaftsverkehr hat mit der Stadt Liestal als Betreiberin des Durchgangsplatzes per 01. Mai 2004 einen Mietvertrag abgeschlossen. Die Stadt Liestal hat in der Folge ein Benutzungs- und Gebührenreglement erstellt.

Daten zum Durchgangsplatz in Liestal

Fläche:	1514 m ² (reicht für ca 10 Wohnwagen mit Zugfahrzeugen)
Erschliessung:	Wasser, Abwasser und Strom.
Zufahrt:	Die Zufahrt und der Platz müssen befestigt sein
Einrichtung:	WC- und Duschcontainer, Warmwasser mit Münzautomat. An vier Stellen können die Nutzer Ihre Wohnwagen direkt an Strom und Wasser anschliessen. Der ganze Platz ist eingezäunt.
Kosten Land:	CHF 67'720.--
Kosten Platz:	CHF 180'000.--
Nutzer:	Vorwiegend Schweizer Fahrende
Öffnungszeit:	Frühjahr bis Herbst in den Wintermonaten ist der Durchgangsplatz geschlossen

Der Durchgangsplatz in Liestal kann in seiner Entstehung, Planung und im Betrieb als Modell für weitere Durchgangsplätze bzw. den Standplatz dienen, weshalb die Eckdaten an dieser Stelle aufgeführt werden.

In Wittinsburg (Kurve Sommerau) wird eine Strassenparzelle von den Fahrenden genutzt. Dieser Standort steht auf Strassenareal und gilt deshalb gemäss "Fahrende und Raumplanung, Standbericht 2005" als planungsrechtlich nicht gesichert.

Daten zum Platz in Wittinsburg

Fläche:	700 m ²
Erschliessung:	Anschlüsse für Wasser, Abwasser und Strom sind nicht vorhanden. Die meisten Fahrende besitzen Notstrom Aggregat
Einrichtung:	Ein WC-Container, mit Wasser- und Abwassertank.
Kosten:	CHF 100'000.--
Unterhalt des Platzes:	Das TBA ist für den Unterhalt zuständig.
Jährliche Unterhaltskosten ca. CHF 22'000.--	

Die Nutzung und der Unterhalt des Platzes ist mit Entscheid Nr. 739 der Bau- und Umweltschutzdirektion vom 24. November 1993 geregelt.

Da dieser Platz zur Zeit nicht optimal für einen Standort Durchgangsplatz eingerichtet werden kann (fehlende Anschlussmöglichkeit an Wasser-, Abwasser- und Stromnetz), kann er den Fahrenden nur für Kurzhalte zur Verfügung gestellt werden.

Verschiedene Baselbieter Gemeinden (z.B. Aesch und Allschwil) und auch Private stellen zudem befristete Aufenthaltsmöglichkeiten (Standorte für Spontanhalte) zur Verfügung. Vielfach sind es immer wieder die gleichen schweizerischen Sippschaften, welche sich bei den jeweiligen Gemeinden und privaten Grundeigentümern melden. Dabei sind im Verlaufe der Zeit Vertrauensverhältnisse zu den ansässigen Behörden und Personen entstanden. In diesen Fällen wissen diese Gemeinden von positiven Erfahrungen zu berichten. In einigen Gemeinden nutzen Schweizer Fahrende auch sogenannte stille Orte. Das sind Plätze, die nur einzelnen Fahrenden und den Standortgemeinden und gegebenenfalls Privaten bekannt sind und die in gegenseitigem Einvernehmen genutzt werden. Damit keine Sogwirkung verbunden mit höherer Nutzungsfrequenz entsteht und die Situation weiterhin kontrolliert und im kleinen Rahmen bleibt, werden diese Orte nicht bekannt gemacht.

Campingplätze können von Fahrenden in der Regel kaum benutzt werden, weil sie ihre Aufenthaltsplätze als Lebens- und Arbeitsräume beanspruchen. Fahrende sind nicht zu Urlaubszwecken unterwegs, sondern setzen im Umherziehen ihre traditionelle Lebensweise des Wohnens und Arbeitens fort. Campingplätze hingegen und deren Ordnungen sind allein auf die Erholungs- und Freizeitbedürfnisse der sesshaften Bevölkerung ausgerichtet. Zudem werden Campingplätze während der Sommer- und Ferienzeit, d.h. während der "Hauptreisezeit" der Fahrenden, intensiv von den Sesshaften als Lebensraum beansprucht.

3.3. Künftige Situation und Ziele

Ziel ist die Realisierung der fehlenden Stand- und Durchgangsplätze gemäss Ziffer 3.2. Dies ist eine Verbundaufgabe von Kanton und Gemeinden. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, bedarf es im Sinne der landrätlichen Vorgaben von 2010 (vgl. Ziffer 3.4) einer gesetzlichen Grundlage sowie einer richtplanerischen Festlegung.

Mit dem zur Diskussion stehenden Gesetz über Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende werden die Aufgaben von Kanton und Gemeinden geklärt. Der Kantonale Richtplan konkretisiert den Bedarf und räumlich-planerische Rahmenbedingungen.

3.4. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte

Am 26. März 2010 erliess der Landrat den Kantonalen Richtplan. Im Rahmen dieses Erlasses entliess der Landrat Objektblatt S 1.5 "Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende" aus dem vom Regierungsrat vorgelegten Richtplanentwurf wegen fehlender rechtlicher Grundlagen. Gleichzeitig beauftragte der Landrat den Regierungsrat, die Grundlagen zu erarbeiten und entsprechende Aussagen im Richtplan nachzuliefern. Der Bundesrat hat im Rahmen des Genehmigungsverfahrens diesen Landratsbeschluss zur Kenntnis genommen und den Kanton Basel-Landschaft in Ziffer 7 des Bundesratsbeschlusses über die Genehmigung des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft vom 8. März 2010 aufgefordert, im Rahmen der nächsten Richtplananpassung innerhalb von zwei Jahren aufzuzeigen, wie die Anliegen der Fahrenden berücksichtigt werden.

4. Die gewählte Lösung

4.1. Das Gesetz über Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende

Kommentar zu § 1

Abs. 1: Wie aus dem bereits zitierten Bundesgerichtsentscheid vom 28. März 2003 hervorgeht, sind die Behörden aller staatlichen Ebenen verpflichtet, die Bedürfnisse der Fahrenden in der Raumplanung und in den baurechtlichen Vorschriften zu berücksichtigen. Der Auftrag dazu besteht auch in § 109 der Kantonsverfassung.

Abs. 2: Diese Verbundaufgabe sowie die unterschiedlichen Aufgaben, die in den §§ 3 und 4 konkretisiert sind, machen es erforderlich, dass sowohl Kanton als auch Gemeinden mit dem Standort einverstanden sein müssen. Aber auch ohne die gesetzlichen Grundlagen wäre es nicht zweckmässig, wenn der Kanton die Standorte alleine festlegen würde: Immerhin sollen die Gemeinden gemäss § 4 Abs. 1 des vorliegenden Gesetzesentwurfs über die Stand- und Durchgangsplätze für den Betrieb zuständig sein. Dies setzt ein grundsätzliches Einverständnis zu einem Stand- oder Durchgangsplatz wie auch zu einem konkreten Standort durch die Gemeinde voraus. Ein alleiniges Beschliessen der Gemeinde wäre ebenfalls nicht zielführend, da umgekehrt auch der Kanton in der Pflicht ist, einen Beitrag für die Fahrenden zu leisten: Gemäss §3 Abs. 1 soll er für das Grundstück und die notwendige Infrastruktur verantwortlich sein.

Kommentar zu § 2

Abs. 1: Die kantonale Richtplanung ist das zentrale Koordinationsinstrument der schweizerischen Raumplanung. Darin wird die räumliche Entwicklung der Kantone festgelegt und versucht, die verschiedenen raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abzustimmen. Der Miteinbezug der räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden in die kantonale Richtplanung ist rechtlich möglich, aber über die Richtplanung können die Bedürfnisse der Fahrenden Bestandteil der raumplanerischen Interessenabwägung werden.

Im vorliegenden Richtplanentwurf und im Gesetzesentwurf wird insbesondere der Bedarf an Stand- und Durchgangsplätzen umschrieben. Ausserdem sollen die räumlichen Rahmenbedingungen für konkrete Standorte in den Gemeinden sowie Richtwerte für die Ausdehnung der Plätze im Richtplan bedarfsgerecht festgelegt werden.

Abs. 2: Das Leben in einem Wohnwagen ist integraler Bestandteil der Identität der Fahrenden, wozu auch die verschiedenen Formen des Haltens gehören. Aufgrund ihrer Lebensweise sind die Fahrenden aber immer noch oft mit Vorurteilen von Seiten der sesshaften Bevölkerung konfrontiert. Ein Hauptproblem ist der akute Mangel an Halteplätzen. Der Erhalt der Identität der Fahrenden ist somit unmittelbar an gesicherte Stand- und Durchgangsplätze geknüpft - und zwar in ausreichender Anzahl. Die Sicherung erfolgt über die Ausscheidung einer Spezialzone im Rahmen eines kommunalen Nutzungsplanverfahrens.

Stand- und Durchgangsplätze dienen sowohl Wohnzwecken als auch gewerblicher Nutzung. In der Logik des Raumplanungsrechtes gehören Stand- und Durchgangsplätze grundsätzlich in die Bauzone gemäss Artikel 15 RPG. Allerdings entsprechen die kantonalen und kommunalen Regelbauvorschriften für *Wohn- und/oder Gewerbebezonen* häufig nicht den Bedürfnissen der

Fahrenden, die meist mehrere Wohnwagen auf vergleichsweise kleinem Raum aufstellen möchten. Zudem sind die Bodenpreise in einer normalen Wohn-/Gewerbezone in der Regel teuer und die Nutzung von Privateigentum durch Fahrende lässt sich rechtlich nicht sichern. Aus diesem Grund stellt die Ausscheidung einer Spezialzone ein zweckmässige Lösung dar.

Abs. 3: Absatz 3 stellt sicher, dass der Kanton im kantonalen Richtplan keine Standorte festsetzt, sondern sie nur orientierend in der Richtplankarte bezeichnet, nachdem die Gemeinden eine Spezialzone ausgeschieden hat.

Kommentar zu § 3 und § 4

Aufgabenteilung Kanton/Gemeinde

Der Kanton erstellt und finanziert den Neubau oder die Sanierung der Plätze. Die Plätze auf kantonseigenem Land bleiben im Eigentum des Kantons. Diese Landerwerbskosten betragen bei einem geschätzten Landpreis von ca. CHF 600.-- /m² und bei einer Fläche von ca. 1500 m² gegen CHF 900'000.-- pro Stand-/Durchgangplatz.

Für Grundstücke die vom Kanton für diesen Zweck gekauft werden oder bereits im Eigentum des Kantons Basel-Landschaft sind, hat gestützt auf das Finanzhaushaltungsgesetzes vom 18. Juni 1987 der Übertrag ins Verwaltungsvermögen von unbeweglichen Werten nach dem Verkehrswert-Prinzip zu erfolgen.

Für die Investitionen in die Einrichtung eines Platzes (Wasser, Strom, Abwasser, Einhegung etc.) muss mit zusätzlichen Kosten von CHF 150'000.-- bis CHF 200'000.-- gerechnet werden.

Die Standortgemeinden stellen den Betrieb der Plätze sicher. Der Betrieb ist über die Erhebung von Tagespauschalen soweit möglich kostendeckend zu organisieren.

Für die Gesamtkostenabrechnung sind folgende Kosten einzubeziehen:

- Betriebs- und Unterhaltskosten (Einnahmen und Ausgaben).
- Im Falle von Standplätzen weitere, der Gemeinde nachweislich entstandene Kosten wie beispielsweise Sozialhilfekosten. Die Details sind in der Betriebsvereinbarung für Standplätze zu regeln.

Der Kanton unterstützt die Gemeinden bei der Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung auf den Plätzen unter Einbezug der Kantonspolizei.

Die Radgenossenschaft und die Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende vermitteln bei Problemen.

Finanzierung des Betriebs

Der Betrieb eines Platzes durch die Standortgemeinde umfasst die Verwaltung, das Inkasso, die Betreuung, den Unterhalt, kleinere Reparaturen sowie die Ver- und Entsorgung. Mittels Tagespauschalen (Benutzergebühren) ist ein finanziell selbsttragender Betrieb der Plätze die Regel. Zusätzlich wird im Hinblick auf allfällige durch die Platzmieter verursachte grössere Schäden oder Kosten ein Depot erhoben. Die Verrechnung des Strom- und Wasserbezugs erfolgt in der Regel verbrauchsabhängig (z. B. mittels Prepaidkartensystem). Nicht über die Benutzergebühren finanzierbar ist die Erstellung der Anlagen (Verzinsung und Amortisation der Anlagekosten).

Dokumente

Die Aufgaben von Kanton und Gemeinden werden platzweise in einer Betriebsvereinbarung und in einer Platzordnung geregelt.

4.2. Kantonaler Richtplan, Objektblatt S 1.5 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende

Das zu beschliessende Objektblatt stützt sich in Zielsetzung und Bedarfsauslegung auf den Bericht "Fahrende und Raumplanung. Standbericht 2005". Es berücksichtigt den Entwurf des Gesetzes über die Standplätze für Fahrende vollumfänglich.

5. Abschätzung der finanziellen Folgen für den Kanton

Wird vom Bericht Fahrende und Raumplanung, Standbericht 2005 ausgegangen, besteht im Kanton Basel-Landschaft noch ein Bedarf für einen Stand- und drei Durchgangsplätze. Dieser Bedarf wird im Objektblatt S 1.5 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende als Ziel für die Errichtung neuer Plätze für Fahrende festgelegt. Gemäss Kapitel 4.1 werden die Gesamtkosten für den Landerwerb und die Erstellung eines Platzes mit einer Fläche von 1500 m² auf gegen 1.0 bis 1.1 Mio. CHF geschätzt. Bei vier Plätzen ergibt dies eine Gesamtsumme von ca. 4.0 - 4.4 Mio. CHF. Wann genau diese Kosten anfallen, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht bestimmt werden, da der Zeitpunkt der Realisierung der Plätze offen ist.

6. Abschätzung der finanziellen Folgen für die Gemeinden

Die finanziellen Aspekte hinsichtlich der Errichtung von Stand- und Durchgangsplätzen betreffen grundsätzlich vier Positionen: Planungskosten für die Ausscheidung einer Spezialzone, Landkosten, Erstellungskosten, Betriebs- und Unterhaltskosten. Wird ein Standplatz errichtet, können zusätzlich Schul- und Sozialhilfekosten auf die Gemeinden zukommen.

Land- und Erstellungskosten werden durch den Kanton übernommen. Die Planungskosten sowie Betriebs- und Unterhaltskosten gehen zu Lasten der Gemeinden, können aber über eine Tagespauschale soweit möglich abgedeckt werden, sodass im Wesentlichen die Planungskosten übrig bleiben. Diese dürften sich auf maximal CHF 10'000.-- belaufen.

Die möglicherweise anfallenden Schul- und Sozialhilfekosten können nicht beziffert werden.

7. Abschätzung der Folgen für die KMU (Regulierungsfolgenabschätzung)

Mit dieser Landratsvorlage werden Kanton und Gemeinden gestützt auf die Bundes- und Kantonsverfassung verpflichtet, einen Stand- und drei Durchgangsplätze für Fahrende zu erstellen. Für KMU entstehen keine negativen Folgen aus dieser Vorlage.

8. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

9. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen,

- a. das Gesetz über Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen;
- b. die Ergänzung des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft (KRIP) Objektblatt S 1.5 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende gemäss beiliegenden Entwurf zu beschliessen.

Liestal,

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

der Landschreiber:

Beilagen

- Gesetz über Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, neu Objektblatt S 1.5 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende
- Entwurf eines Landratsbeschlusses (gemäss den Angaben der Landeskanzlei und des Finanzhaushaltgesetzes)

Landratsbeschluss

über des Gesetz Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende

und

die Ergänzung Kantonalen Richtplan Basel-Landschaft (KRIP), Gebietsplanung Objektblatt S1.5 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Das Gesetz über Stand- Durchgangsplätze für Fahrende wird beschlossen.
2. Die Ergänzung des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft (KRIP), bestehend aus dem Objektblatt S1.5 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende, wird erlassen.
3. Der Ergänzung des Kantonalen Richtplans tritt mit Rechtskraft des Erlasses durch den Landrat in Kraft.
4. Ziffer 2 dieses Landratsbeschlusses unterliegt gemäss §31 Abs. 1 lit. a der Kantonsverfassung dem fakultativen Planungsreferendum
4. Die Ergänzung des Kantonalen Richtplans bedarf der Genehmigung durch den Bundesrat (Art. 11 Abs. 1 RPG). Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Bundesrat zu gegebener Zeit die Genehmigung zu beantragen.

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber: