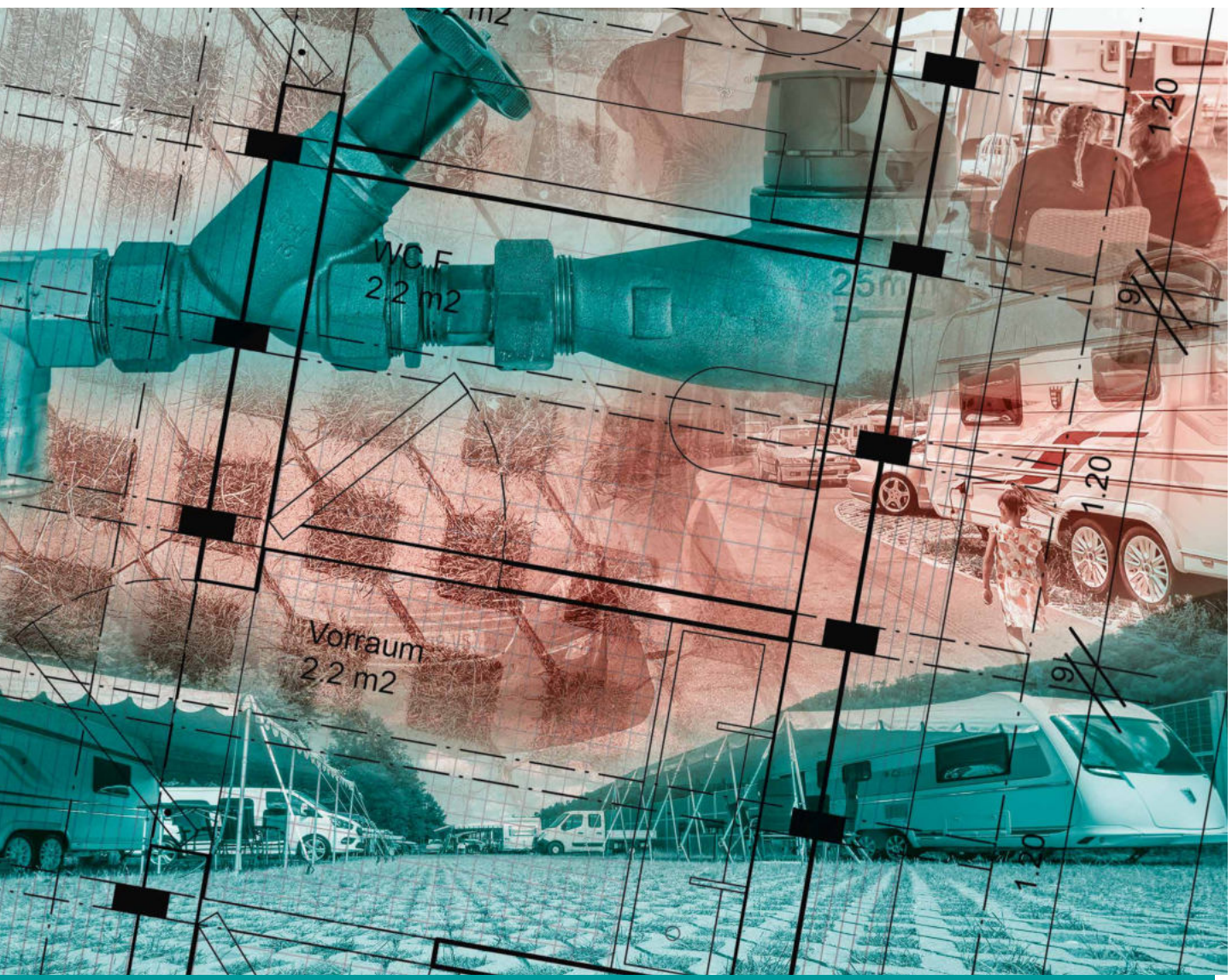




Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende
Fondation Assurer l'avenir des gens du voyage suisses
Fondazione Un futuro per i nomadi svizzeri

Handbuch

für die Planung, den Bau und Betrieb von Stand-, Durchgangs- und Transitplätzen für fahrende Jenische, Sinti und Roma



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Mit Unterstützung des Bundesamts für Kultur BAK
und des Bundesamts für Raumentwicklung ARE

Bundesamt für Kultur BAK
Bundesamt für Raumentwicklung ARE



Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende
Fondation Assurer l'avenir des gens du voyage suisses
Fondazione Un futuro per i nomadi svizzeri

Impressum

Handbuch für die Planung, den Bau und Betrieb von Stand-, Durchgangs- und Transitplätzen für fahrende Jenische, Sinti und Roma

**Mit Unterstützung des Bundesamts für Kultur BAK
und des Bundesamts für Raumentwicklung ARE**

Autorinnen und Autoren:

Christine De Gasparo, Simon Röthlisberger,
Barbara Jud/EspaceSuisse (Kap. 4),
Franziska Witschi/Büro Witschi (Kap. 9)

Bern, März 2023

Französische Übersetzung:

weiss traductions genossenschaft

Redaktion und Layout:

typisch.ch, Patrick Bachmann und Tina Hanser

Fachliche Beratung:

Stierli&Ruggli, Raumplaner und
Ingenieure AG, Lausen

Bundesamt für Umwelt BAFU, Sektion
Nichtionisierende Strahlung NIS





Inhalt

1. Vorworte	6
2. Einleitung	8
2.1. Ausgangslage	8
2.2. Adressaten und Methodik	9
2.3. Herausforderungen	9
2.4. Rolle der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende: Beratung der Behörden	9
3. Grundlagen zum Schutz der Jenischen, Sinti und Roma	10
3.1. Internationale Abkommen	10
3.2. Nationale Vorgaben	10
3.2.1. Aktionsplan des Bundes	11
4. Planung von Halteplätzen: Instrumente und Prozesse	12
4.1. Raumplanungs- und Baugesetze	12
4.2. Ziele und Grundsätze der Raumplanung	12
4.3. Die Interessenabwägung	12
4.3.1. Interessen ermitteln	12
4.3.2. Interessen bewerten	13
4.3.3. Interessen abwägen	13
4.3.4. Spezifische Interessen an Halteplätzen	13
4.4. Planungsinstrumente des Bundes	14
4.4.1. Konzept Transitplätze	15
4.5. Rechtliche Grundlagen und Planungsinstrumente der Kantone	15
4.5.1. Kantonale Gesetze	15
4.5.2. Kantonale Richtpläne	15
4.5.3. Kantonale Konzepte	16
4.5.4. Standortsuche für Halteplätze	16
4.5.5. Kantonale Nutzungspläne	17
4.6. Rechtliche Grundlagen und Planungsinstrumente der Gemeinden	17
4.6.1. Kommunale Nutzungspläne	17
4.6.2. Zonen für Halteplätze	18
4.7. Baubewilligung für Bauten und Anlagen auf Halteplätzen	20
4.7.1. Fahrnisbauten	20
4.7.2. Bewilligungsfreie Bauten und Anlagen	21
4.8. Umweltrechtliche Vorgaben	22
4.8.1. Lärmschutz	22
4.8.2. Schutz vor nichtionisierender Strahlung	23
4.8.3. Luftreinhalte	24
4.9. Mitwirkung und Beschwerdeberechtigung Jenischer, Sinti und Roma in Planungsverfahren	25
4.9.1. Richtplanverfahren	26
4.9.2. Kantonale und kommunale Nutzungsplanverfahren	26
4.9.3. Baubewilligungsverfahren	27
4.9.4. Informelle Mitwirkung	27



5. Arbeitsorganisation in der Verwaltung	30
5.1. Eine kantonale Anlauf – respektive Fachstelle «fahrende Jenische, Sinti und Roma»	30
5.2. Aufgabenteilung Kanton-Gemeinden bei Betrieb und Unterhalt	31
6. Standplätze	32
6.1. Anforderungen der Bewohner und Bewohnerinnen an den Standort	32
6.2. Platzgestaltung und Infrastruktur	32
6.2.1. Anzahl Stellplätze und Flächenbedarf	34
6.2.2. Wohnen auf dem Standplatz	34
6.2.3. Verdichtete Bauweise	36
6.2.4. Strom-, Wasser- und Abwasseranschluss	36
6.2.5. Elektromobilität vorbereiten	37
6.2.6. Internetzugang	37
6.2.7. Sanitäranlage	38
6.2.8. Arbeitsbereich	38
6.2.9. Begegnungs- und Gemeinschaftsraum	38
6.2.10. Bodenbefestigung	39
6.2.11. Eingangstor und Umfriedung	39
6.2.12. Abfallentsorgung	39
6.3. Betrieb eines Standplatzes	40
6.3.1. Betriebsvereinbarung Kanton – Gemeinde	40
6.3.2. Platzreglement	40
6.3.3. Vergabe der Stellplätze	42
6.3.4. Mietvertrag	42
6.3.5. Datenschutz	42
6.3.6. Platzwart, Platzwartin und Kontaktperson	42
7. Durchgangsplätze	43
7.1. Anforderungen der Nutzer und Nutzerinnen an den Standort	43
7.2. Platzgestaltung und Infrastruktur	45
7.2.1. Platzgrösse und -einteilung	46
7.2.2. Sanitäre Anlagen	47
7.2.3. Strom	49
7.2.4. Wasserversorgung	50
7.2.5. Waschen und abwaschen	50
7.2.6. Abwasserentsorgung	51
7.2.7. Arbeitsbereich	52
7.2.8. Freiräume für Kinder und Jugendliche	52
7.2.9. Abschränkung	52
7.2.10. Umfriedung	53
7.2.11. Abfallentsorgung	54
7.2.12. Ticketautomat	54
7.2.13. Info-Tafeln	55
7.2.14. Bodenbelag	55
7.2.15. Diverses	56
7.3. Betrieb eines Durchgangsplatzes	56
7.3.1. Betriebsvereinbarung Kanton – Gemeinde	56
7.3.2. Platzreglement	57
7.3.3. Datenschutz	58
7.3.4. Reinigung	59
7.3.5. Platzwart, Platzwartin: Aufgaben und Anforderungsprofil	59



8. Transitplätze	61
8.1. Anforderungen der Nutzer und Nutzerinnen an den Standort	61
8.2. Platzgestaltung und Infrastruktur	63
8.2.1. Platzgrösse und -einteilung	63
8.2.2. Sanitäreanlagen	64
8.2.3. Strom und Elektromobilität	66
8.2.4. Wasserversorgung	66
8.2.5. Waschen und Abwaschen	66
8.2.6. Abwasserentsorgung	68
8.2.7. Arbeitsbereich	69
8.2.8. Freiräume für Kinder und Jugendliche	69
8.2.9. Eingangstor	70
8.2.10. Umfriedung, Bodenbelag und weitere Aspekte	70
8.2.11. Abfallentsorgung	70
8.2.12. Infotafeln	70
8.3. Betrieb eines Transitplatzes	70
8.3.1. Betriebsvereinbarung Kanton -Gemeinden	71
8.3.2. Platzreglement	71
8.3.3. Datenschutz	71
8.3.4. Reinigung	71
8.3.5. Platzwart, Platzwartin: Aufgaben und Anforderungsprofil	72
9. Nutzen einer naturnahen Gestaltung von Halteplätzen	73
9.1. Ideen zur ökologischen Aufwertung	73
9.1.1. Einbettung in die Landschaft	73
9.1.2. Geeignete Pflanzen und deren Unterhalt	74
9.1.3. Hitzeinseln vermeiden	75
9.1.4. Spiel und Bewegung im Freien	76
9.2. Vorgehen	76
9.2.1. Planung von ökologischen Massnahmen	76
9.2.2. Aufnahme in bestehende Grundlagen und Gesetze	77
10. Fazit und Ausblick	78
11. Literatur	79
Anhang	80
Begriffe	80
Abbildungsverzeichnis	81
Fotoverzeichnis	81



1. Vorworte

Ab und zu oder gar regelmässig im Wohnwagen leben, ist für viele Menschen in der Schweiz zum Inbegriff von Ferien und Freiheit geworden. Die Corona-Pandemie hat diesem Trend zusätzlich Schub gegeben. Während es hierfür unzählige Plätze an den schönsten Orten der Schweiz gibt, fehlen solche Stellplätze für die fahrenden Jenischen, Sinti und Roma. Und dabei campieren diese nicht, sondern benötigen einfach nur ausreichend Platz, um ihre jahrhundertlang gelebte Tradition zu pflegen.

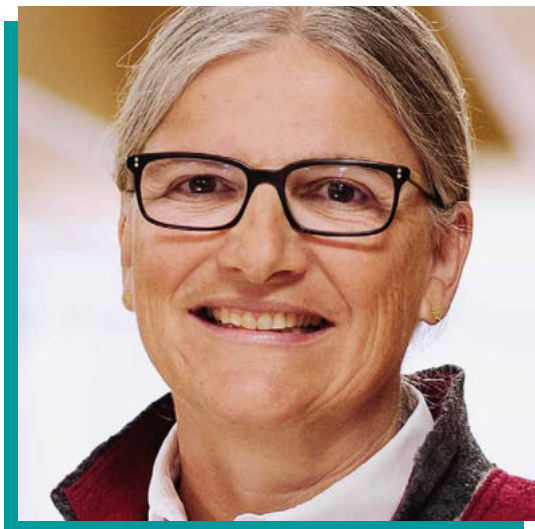
Als Regierungsrat und Stiftungsratspräsident sehe ich es nüchtern: Es ist unsere Aufgabe und Pflicht, genügend Halteplätze für fahrende Jenische, Sinti und Roma bereitzustellen. Das hier vorliegende Handbuch bündelt dazu erstmals das in der Schweiz vorhandene Wissen. Es bietet eine wertvolle Grundlage, nicht nur für die Planung, sondern auch für den Betrieb von Halteplätzen.

In meinem Alltag staune ich immer wieder, wie wenig die Lebensweise dieser anerkannten nationalen Minderheit wahrgenommen wird und wie viele Vorurteile kursieren. Darum ist dieses Handbuch so wertvoll. Dank der konkreten Handlungsempfehlungen zeigt es Lösungen auf und fördert die Akzeptanz. In einer Zeit, in der in Politik und Gesellschaft zunehmend polarisiert wird, ist es wichtig, diesen schädlichen Tendenzen entgegenzutreten. Offenheit und Toleranz kommen im menschlichen Leben nach wie vor grosse Bedeutung zu.

Mit einem Stiftungsrat, der zu gleichen Teilen aus Vertretern und Vertreterinnen der Jenischen, Sinti und der Behörden zusammengesetzt ist, gehen wir mit gutem Beispiel voran: Wir begegnen uns auf Augenhöhe und pflegen den Dialog. So soll es auch sein, wenn über Halteplätze für fahrende Jenische, Sinti und Roma gesprochen wird. Das ist nicht immer einfach, aber immer sehr bereichernd. Denn letztlich geht es um das Wohl der Menschen auf den Plätzen und um die Verantwortung von uns allen – für ein friedliches Miteinander.

**Christoph Neuhaus, Stiftungsratspräsident
Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende und
Regierungsrat Kanton Bern**





Die Schweizer Bevölkerung lebt mehrheitlich in Städten und Gemeinden, in Mehr- oder Einfamilienhäusern. Anders unsere fahrende Bevölkerung: Das Leben «on the road» ist Teil ihrer Kultur, regelmässig wechselt sie im Sommerhalbjahr ihre Aufenthaltsorte.

Wie die Sesshaften haben auch fahrende Jenische, Sinti und Roma Ansprüche an den Raum, insbesondere an ausreichend ausgestattete und in der nötigen Anzahl vorhandene Standorte, wo sie Halt machen und mehrere Wochen oder Monate verweilen können.

Die Raumplanung hat die Aufgabe, die Bedürfnisse der fahrenden Jenischen, Sinti und Roma zu berücksichtigen, damit sie ihre Lebensweise weiter pflegen können. Bezieht sie ihre Nutzungsansprüche nicht ein, läuft die Raumplanung Gefahr, ihnen – wenn überhaupt – lediglich unwirtliche Standorte zu überlassen und sie damit an den Rand der Gesellschaft zu drängen.

Das vorliegende Handbuch der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende leistet Planerinnen und Planern ausgezeichnete Dienste, um die Bedürfnisse der Jenischen, Sinti und Roma nach guten Halteplätzen kennenzulernen und damit deren Planung umsichtig angehen zu können. Daher begrüsst das Bundesamt für Raumentwicklung ARE die Publikation des Handbuches. Es schliesst eine Lücke und trägt dazu bei, dass unsere fahrende Bevölkerung wieder mehr in die Mitte der Gesellschaft rückt.

Maria Lezzi,
Direktorin Bundesamt für Raumentwicklung ARE



Das Bundesamt für Kultur (BAK) setzt sich für die Förderung der fahrenden Lebensweise ein. Es arbeitet hierzu eng mit der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende zusammen. Mit diesem umfassenden Handbuch hat die Stiftung einen Meilenstein erreicht: Sie hat das verfügbare Wissen rund um die Erstellung und den Betrieb von Halteplätzen gesammelt und macht es in Form einer Publikation allen Interessierten zugänglich. Das Handbuch setzt damit Standards für die Qualität der Plätze.

In dieser Publikation werden nicht nur planerische Aspekte behandelt, sondern auch Fragen des Zusammenlebens mit den «Sesshaften» in der Nachbarschaft angesprochen. Ausserdem werden die Auswirkungen kultureller Eigenheiten der Minderheiten auf die Gestaltung eines Halteplatzes thematisiert. Das Handbuch hilft den Behörden, die Realisierung neuer Halteplätze in Angriff zu nehmen und damit zur Verbesserung einer unbefriedigenden Situation beizutragen. Denn: in der Schweiz fehlen noch immer zahlreiche Plätze für unsere fahrend lebenden Minderheiten.

Carine Bachmann, Direktorin Bundesamt für Kultur BAK




2. Einleitung

2.1. Ausgangslage

Die nomadische oder halbnomadische Lebensweise ist für viele Jenische, Sinti und Roma ein identitätsstiftendes Merkmal. Fahrende Jenische, Sinti und Roma bestreiten ihren Lebensunterhalt oftmals als Händler oder sind im Bau und Gewerbe tätig. Ihre Kundschaft suchen sie auf Reisen. Sie haben Stammkunden und -kundinnen an verschiedensten Orten in der Schweiz. Halteplätze sind für Jenische, Sinti und Roma deshalb unabdingbar, um ihre traditionelle und rechtlich geschützte Lebensweise auszuüben.

In der Schweiz wird zwischen drei Platzkategorien unterschieden: Es sind dies zum einen die Standplätze für den dauerhaften Aufenthalt der fahrenden Schweizer und Schweizerinnen, insbesondere in den Wintermonaten. Zum anderen handelt es sich um Durchgangsplätze für den temporären Aufenthalt von Schweizern und Schweizerinnen sowie um Transitplätze für ausländische Fahrende, meist Roma.

Verschiedene internationale und nationale Übereinkommen und Gesetzgebungen verpflichten die Schweizer Behörden, den fahrenden Jenischen, Sinti und Roma Halteplätze zur Verfügung zu stellen. Es herrscht jedoch ein grosser Mangel an Halteplätzen: Schweizweit fehlen 20 bis 30 Standplätze und rund 50 Durchgangsplätze für die fahrenden Schweizer und Schweizerinnen sowie 10 Transitplätze für ausländische fahrende Roma. Handlungsbedarf besteht in fast allen Kantonen (vgl. [Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende, Standbericht 2021](#) )





2.2. Adressaten und Methodik

Das vorliegende Handbuch dient Behörden, privaten Planungsbüros sowie Platzbetreibern und -betreiberinnen bei der Planung, dem Bau und Betrieb von Halteplätzen für die fahrenden Jenischen, Sinti und Roma. Es vermittelt die Anforderungen an die Halteplätze, zeigt Lösungsmöglichkeiten und Standards auf.

Die Inhalte wurden durch Gespräche mit Vertreterinnen und Vertretern aus Kantonen, Gemeinden, der Polizei und den fahrenden Jenischen, Sinti und Roma sowie aufgrund der vielfältigen Beratungstätigkeit der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende erarbeitet. Für die Vertiefung verschiedener Themen hat die Stiftung Fachspezialisten und -spezialistinnen beigezogen.

2.3. Herausforderungen

Die mit der Planung, dem Bau und Betrieb von Halteplätzen beauftragten Stellen sehen sich vor zahlreiche Herausforderungen gestellt. Bereits die Suche nach einem geeigneten Standort erweist sich oft als kompliziert. Die beschränkte Verfügbarkeit geeigneter Flächen, eine hohe Nutzungskonkurrenz, aber auch Vorurteile gegenüber fahrenden Jenischen, Sinti und Roma in der Bevölkerung, wirken sich oftmals schon zu Beginn des Planungsprozesses erschwerend aus.

Sobald ein potenzieller Standort vorhanden ist, muss in Erfahrung gebracht werden, welche Anforderungen die fahrenden Gruppierungen an einen Halteplatz haben. Es stellen sich Fragen zur Infrastruktur, zur Gestaltung des Platzes oder zu den Erfordernissen für die Gewährleistung eines

optimalen Betriebs. Das Handbuch soll dazu beitragen, diese Herausforderungen zu bewältigen.

Der Spontanhalt, die ursprünglichste Form des Reisens, ist nicht Gegenstand dieses Handbuchs. Die Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende hat dazu aufgrund einer umfangreichen Studie eigens einen Ratgeber sowie einen Mustermietvertrag publiziert.

2.4. Rolle der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende: Beratung der Behörden

Im Auftrag des Bundesamtes für Kultur BAK berät und unterstützt die Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende Kantone und Gemeinden bei Fragen im Zusammenhang mit der fahrenden Lebensweise der Jenischen, Sinti und Roma. Halteplätze sind dabei ein Hauptthema. Als Kompetenzzentrum für Behörden begleitet die Stiftung sämtliche Projektphasen für Halteplätze: Sie bietet beispielsweise ihre Mitarbeit bei der Information der Bevölkerung an, wirkt aber insbesondere beratend bei der Projektplanung, Realisierung und dem Betrieb der Plätze mit. Ebenso vermittelt die Stiftung nach Möglichkeit Kontakte zu fahrenden Jenischen und Sinti.

Die Projektbegleitung und Beratung für Behörden nimmt die Stiftung auch (aber nicht nur) im Rahmen der Bundesfinanzierung der Halteplätze wahr: Das Bundesamt für Kultur BAK kann auf Antrag bis zu 50% der Kosten für konzeptionelle Arbeiten und für die Erstellung neuer oder umfassend sanierter Halteplätze für Schweizer Jenische und Sinti übernehmen.

Weiterführende Informationen zum Spontanhalt

Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende (2021): Ratgeber Spontanhalt. Informationen und Empfehlungen zum spontanen Halt fahrender Jenischer, Sinti und Roma.

Mustermietvertrag; Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende, 2021

Schweizerisches Kompetenzzentrum für Menschenrechte SKMR (2020): Fahrende Lebensweise: Der spontane Halt. Rechtslage, Praxis und Handlungsempfehlungen. Tschannen Pierre/Wyttenbach Judith/Mattmann Jascha, Studie im Auftrag der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende, Bern

Die Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende bietet als vom Bund beauftragtes Kompetenzzentrum sowie im Rahmen der Platzförderung durch den Bund unentgeltliche Beratung für Behörden an, namentlich für Kantone und Gemeinden.



3. Grundlagen zum Schutz der Jenischen, Sinti und Roma

Sowohl internationale Übereinkommen als auch nationale rechtliche Grundlagen verpflichten die Schweiz, Jenische, Sinti und Roma, insbesondere in Verbindung mit ihrer fahrenden Lebensweise, zu schützen. Die wichtigsten Grundlagen finden im folgenden Kapitel Erwähnung.

3.1. Internationale Abkommen

Die kulturellen Rechte der Jenischen, Sinti und Roma werden auf internationaler Ebene namentlich durch die Konvention der Menschenrechte und Grundfreiheiten (EMRK, SR 0.101), den internationalen Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte (UNO-Pakt I, SR 0.103.1) sowie den internationalen Pakt über bürgerliche und politische Rechte geschützt (UNO-Pakt II, SR 0.103.2). Bei letzterem ist Artikel 27 relevant: Staaten mit ethnischen, religiösen oder sprachlichen Minderheiten dürfen deren Angehörigen nicht das Recht vorenthalten, gemeinsam mit anderen Angehörigen ihrer Gruppe ihr eigenes kulturelles Leben zu pflegen, ihre Religion zu bekennen und auszuüben oder sich ihrer eigenen Sprache zu bedienen. UNO-Menschenrechtsorgane forderten die Schweiz verschiedentlich auf, den Minderheiten genügend Plätze zur Verfügung zu stellen (CESCR, 2019).

Weiter ist das Internationale Übereinkommen zur Beseitigung jeder Form von Rassendiskriminierung relevant (CERD, SR 0.104). In den letzten Empfehlungen an die Schweiz thematisierte der UN-Ausschuss für die Beseitigung der Rassendiskriminierung CERD (Committee on the Elimination of Racial Discrimination) die Situation der Jenischen, Sinti und Roma und forderte von der Schweiz verstärkte Anstrengungen betreffend Zugang zur Bildung, dem Erhalt ihrer Sprache und Lebensweise. Zudem sollte die Schweiz sicherstellen, dass auf den ersten Blick neutral formulierte Gesetze und Richtlinien keine indirekten Diskriminierungen zur Folge haben, insbesondere bei der Raumplanung oder den gesetzlichen Bestimmungen über das Abstellen von Wohnwagen (CERD-Empfehlungen, 2014, S.5).

Die Ratifizierung der Europäischen Charta der Regional- und Minderheitensprachen (SR 0.441.2) führte 1997 zur Anerkennung des Jenischen als Minderheitensprache.

Die Schweiz ratifizierte 1998 das Rahmenabkommen des Europarates zum Schutz nationaler Minderheiten (SR 0.441.1) und anerkannte damit die Schweizer Jenischen und Sinti als nationale Minderheiten. Die Schweiz hat sich mit der Ratifizierung verpflichtet, die Rahmenbedingungen zu verbessern, damit die Minderheiten ihre Kultur pflegen und weiterentwickeln können. Regelmässig besucht deshalb ein beratender Ausschuss des Europarates die Schweiz und überprüft die Umsetzung des Rahmenübereinkommens. Er stellte in einem Gutachten im Jahr 2018 fest, dass zahlreiche Kantone in ihren Richtplänen Halteplätze vorsehen und teilweise realisiert haben. Doch das Angebot an Halteplätzen sei nach wie vor mangelhaft. Eine Verbesserung der Situation sei innerhalb der Frist, die der Aktionsplan des Bundes vorsehe, anzustreben (Europarat, 2018).

3.2. Nationale Vorgaben

Fahrende und sesshafte Jenische, Sinti und Roma können sich auch auf nationaler Ebene auf verschiedene Grundrechte berufen. So sieht die Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18.4.1999 (BV, SR 101) den Erhalt und die Förderung der Vielfalt des Landes vor (Art.2 Abs.2 BV) und schützt damit auch Minderheiten vor kultureller Assimilation (Schweizerisches Kompetenzzentrum für Menschenrechte, 2020, S. 36; Basler Kommentar zur Bundesverfassung 2015). Weiter sind der Schutz der Menschenwürde (Art.7 und 10 BV), die Niederlassungsfreiheit (Art.24 BV) sowie der Schutz des Privat- und Familienlebens relevant (Art.13 Abs.2 BV). Der Schutz der Wohnung in Art.13 BV gilt zwar auch für Wohnwagen, aber es lässt sich daraus kein justiziables Recht auf Halteplätze ableiten, weil der Schutzzgedanke und nicht ein Leistungsanspruch im Vordergrund steht (Espace Suisse, 2019, S.14; Schweizer/De Brouwer, 2018, S.26ff; Bundesamt für Justiz, 2016, S.2).



Die Rassismus-Strafnormen in Artikel 261^{bis} des schweizerischen Strafgesetzbuches vom 21. Dezember 1937 (StGB, SR 311.0) und der Artikel 171c des Militärstrafgesetzes vom 13. Juni 1927 (MStG, SR 321.0) untersagen die öffentliche Diskriminierung einer Person oder einer Personengruppe aufgrund ihrer Zugehörigkeit zu einer Rasse, Ethnie oder Religion.

Zu Diskriminierung und fahrender Lebensweise siehe Rechtsratgeber rassistische Diskriminierung der Eidgenössischen Kommission gegen Rassismus EKR, *Kapitel Fragestellungen in Zusammenhang mit der fahrenden Lebensweise*: rechtsratgeber-rassismus.admin.ch

Die Arbeiten und Dienstleistungen, die Fahrende anbieten, sind im Bundesgesetz über das Gewerbe der Reisenden vom 23. März 2001 (SR 943.1) sowie in der dazugehörigen Ausführungsverordnung geregelt. Diese Regelungen ermöglichen den Fahrenden, mit einer einheitlichen Bewilligung ihre Dienstleistungen und Handelstätigkeit in der ganzen Schweiz anzubieten.

Ein Leiturteil zur Berücksichtigung der Halteplätze in der Raumplanung fällte das Bundesgericht 2003 (BGE 129 II 321 Céligny GE). Gemäss der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte ist das Leben im Wohnwagen ein zentrales Element der Identität der Fahrenden. Es besteht somit ein Recht auf die fahrende Lebensweise (Art. 8 Abs. 1 EMRK). Das Bundesgericht kam deshalb wie auch aufgrund der Bundesverfassung (Art. 7, 10, 13) zum Schluss, den Bedürfnissen der Fahrenden sei in der Raumplanung Rechnung zu tragen. Die Behörden sind verpflichtet, gestützt auf die Planungspflicht des Raumplanungsgesetzes RPG vom 22. Juni 1979 (Art. 2 RPG) und den Grundsatz, die Siedlungen nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten (Art. 3 Abs. 3 RPG), auch Halteplätze für Fahrende in der Richt- und Nutzungsplanung zu berücksichtigen. Diese Verpflichtung der Kantone und Gemeinden umfasst auch Halteplätze für ausländische fahrende Roma, da sie vor Diskriminierung geschützt sind (Espace Suisse, 2019, S. 14; Bundesamt für Justiz, 2002, S. 9).

Nach Artikel 17 des Kulturförderungsgesetzes vom 11. Dezember 2009 (KFG, SR 442.1) kann der Bund Massnahmen treffen, um die Kultur der Jenischen

und Sinti zu fördern und die nomadische Lebensweise zu ermöglichen. In der Kulturbotschaft 2021–2024 vom 26. Februar 2020 wird in Kapitel 1.4.2.2 festgehalten, dass die Einrichtung von Halteplätzen durch Beiträge des Bundes unterstützt werden soll. Bei der Ermöglichung der nomadischen Lebensweise seien sowohl Schweizer Jenische und Sinti wie auch ausländische fahrende Gruppen zu berücksichtigen (Kulturbotschaft, Kap. 4.1).

3.2.1. Aktionsplan des Bundes

2014 wurde aus Vertretern und Vertreterinnen der Behörden und der Jenischen, Sinti und Roma im Auftrag des Bundes eine Arbeitsgruppe gebildet. Unter der Leitung des Bundesamts für Kultur BAK erarbeitete sie einen Aktionsplan mit Empfehlungen und Massnahmen zur Verbesserung der Bedingungen der fahrenden Lebensweise und zur Förderung der Kultur der Jenischen, Sinti und Roma (BAK, 2016). Der Aktionsplan des Bundes umfasst auch die Schaffung von mehr Halteplätzen für die fahrenden Jenischen, Sinti und Roma in der Schweiz. Während die Verantwortung für die Erstellung von Stand- und Durchgangsplätzen für fahrende Schweizer und Schweizerinnen bei den Kantonen liegt, hat sich der Bund bereit erklärt, sich bei der Schaffung von Transitplätzen für ausländische fahrende Gruppen aktiv zu beteiligen. Transitplätze würden überregionale Lösungen erfordern, so dass im Aktionsplan die Erarbeitung eines Konzepts nach Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes sowie die Prüfung von geeigneten Bundesgrundstücken vorgesehen wurde (BAK, 2016, S. 19f). Das im Aktionsplan definierte Ziel, bis 2022 genügend Halteplätze zur Verfügung zu stellen, wurde nicht erreicht und ist deshalb weiterzuerfolgen. Politik und Behörden bekräftigen mit dem Aktionsplan ihren Willen, gemeinsam Lösungen zu finden (EspaceSuisse, 2019, S. 19).

Sowohl internationale als auch nationale Vorgaben schützen die fahrenden und sesshaften Jenischen, Sinti und Roma. Internationale Menschenrechtsorgane rügen die Schweiz seit längerem wegen fehlender Halteplätze. Die nationalen rechtlichen Vorgaben machen deutlich, dass der Bau und Betrieb von Halteplätzen keine freiwillige Aufgabe darstellen, sondern eine Pflicht sind.



In Kürze



4. Planung von Halteplätzen: Instrumente und Prozesse

4.1. Raumplanungs- und Baugesetze

Die Raumplanung obliegt den Kantonen (Art. 75 Abs. 1 BV). Das Bundesgesetz über die Raumplanung vom 22.6.1979 (RPG, SR 700) ist demnach ein Grundsatzgesetz, das von den Kantonen zu präzisieren und ergänzen ist. Die Kantone sind dabei an die Ziele und Grundsätze des RPG, an dessen Instrumentarium sowie an gewisse inhaltliche und verfahrensrechtliche Anforderungen des Bundesrechts gebunden. Im Übrigen können sie, unter Wahrung des verfassungsrechtlichen Rahmens, frei Ausführungsbestimmungen zum RPG erlassen.

Da es in der Schweiz kein nationales Baugesetz gibt, regeln die Kantone auch das öffentliche Baurecht. Einzelne Kantone kennen zwei Gesetzgebungen: ein Ausführungsgesetz zum RPG und ein Baugesetz. Die Folge dieser föderalistischen Regelung ist, dass es im Planungs- und Baurecht der Kantone grosse Unterschiede gibt. Begriffe und Messweisen variieren von Kanton zu Kanton und bisweilen auch von Gemeinde zu Gemeinde.

Bund, Kantone und Gemeinden haben demnach je ihren Zuständigkeitsbereich und entsprechend auch eigene Planungsinstrumente. Weil sie sich aber mit dem gleichen Raum befassen und sich ihre Entscheide zum Teil auf die gleiche Fläche beziehen, müssen sie eng zusammenarbeiten und widersprüchliche planerische Festlegungen vermeiden bzw. diese aufeinander abzustimmen (Art. 2 Abs. 1 RPG).

4.2. Ziele und Grundsätze der Raumplanung

Das Raumplanungsgesetz enthält Ziele, die den Verfassungsauftrag der zweckmässigen Bodennutzung und der geordneten Besiedlung konkretisieren (Art. 1 RPG). Die Planungsgrundsätze nehmen diese Ziele auf, verdeutlichen und ergänzen sie (Art. 3 RPG). Die Ziele und Grundsätze sind zum Teil widersprüchlich und müssen daher gegeneinander abgewogen werden. Die Raumplanung stellt die für den Interessenausgleich nötigen Instrumente und Verfahren zur Verfügung.

4.3. Die Interessenabwägung

Das Abwägen von verschiedenen Interessen an denselben Raum, stellt einen wesentlichen Bestandteil der Planungsarbeit dar. Interessenabwägungen erlauben es den Behörden, Ermessensgesetzeskonform auszuüben und Handlungsspielräume sinnvoll zu nutzen. Entscheidungen werden dadurch besser nachvollziehbar und überprüfbar. Der Spielraum für Interessenabwägungen nimmt mit der Konkretisierung der Planung ab. Am grössten ist er bei der behördenverbindlichen Richtplanung. Am geringsten bzw. oft kaum mehr vorhanden ist er im Baubewilligungsverfahren, es sei denn, es stehe die Erteilung einer Ausnahmegewilligung an.

Das Verfahren der Interessenabwägung gliedert sich gemäss Artikel 3 RPV in die folgenden drei Schritte: ermitteln, bewerten und abwägen der Interessen im engeren Sinn.

4.3.1. Interessen ermitteln

In einem ersten Schritt sind die erheblichen Interessen zu ermitteln. Dazu zählen alle rechtlich anerkannten und sachlich durch die gegebene Situation relevanten Interessen. Massstab hierfür sind in erster Linie die Ziele und Grundsätze des Raumplanungsgesetzes (Art. 1 und 3 RPG). So ist zum Beispiel die Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung einer angemessenen Wohnqualität nach innen zu lenken (Art. 1 Abs. 2 Bst. a^{bis} RPG). Zudem sind Siedlungen zu schaffen, die den Bedürfnissen der Bevölkerung und damit auch derjenigen der Jenischen, Sinti und Roma entsprechen (Art. 1 Abs. 1 RPG; Art. 3 Abs. 3 RPG). So müssen Nutzungspläne beispielsweise geeignete Zonen und Standorte vorsehen, die dieser Bevölkerungsgruppe gemäss ihren Traditionen als Wohnort dienen können. Bestehende Nutzungspläne sind entsprechend anzupassen, damit Stand-, Durchgangs- und Transitplätze realisiert werden können (vgl. BGE 129 II 321 E. 3.2, Céligny GE, der diese Anforderung aus Art. 8 EMRK, 13 BV, 2 und 3 RPG ableitet). Die Verpflichtung zur Bereitstellung der erwähnten Plätze ergibt sich auch aus dem Rahmenabkommen des Europarats zum Schutz nationaler Minderheiten (vgl. Ziff. 3.1, BGE 147 I 103 E. 11.4 S. 113 f., Berner Polizeigesetz und Urteil BGer 1C_314/2020 vom 10.5.2021 E. 2.2, Mont-sur-Lausanne VD).



Die Ermittlung der Interessen schliesst eine gewisse Selektion mit ein. Es sind nur die «relevanten» Interessen zu ermitteln (Art. 3 Abs. 1 Bst. a RPV), also nur diejenigen Interessen, die aus rechtlicher und tatsächlicher Sicht für das Vorhaben bedeutsam sind. Rechtlich bedeutsam zugunsten der Schaffung von Halteplätzen sind die Grundrechte, der Minderheitenschutz und die Interessen der Jenischen, Sinti und Roma an genügend vielen und qualitativ guten Halteplätzen. Das Bundesgericht hat in einem Entscheid die Vorinstanz geschützt, die in der Erstellung eines Haltplatzes ein wichtiges öffentliches Interesse erkannte (Urteil BGer 1C_314/2020 vom 10.5.2021 E. 3.5, Mont-sur-Lausanne VD).

4.3.2. Interessen bewerten

In einem zweiten Schritt sind die ermittelten Interessen zu bewerten und zu gewichten. Es ist danach zu fragen, welchen Stellenwert ein Interesse im konkreten Fall hat und inwieweit es anderen Interessen vorzuziehen ist. Dabei wird auf Wertmassstäbe zurückgegriffen, die der Gesetzgeber vorgibt: Im Gesetz sind bestimmte Interessen als wichtiger als andere bezeichnet. Sehr hohen Schutz geniessen beispielsweise geschützte Biotope, der Wald oder Gebiete mit Grundwasservorkommen. Den in der Bundesverfassung verankerten Grundrechten ist bei der Bewertung der Interessen entsprechendes Gewicht beizumessen.

Bei der Nutzungsplanung ist vor allem auch der kantonale Richtplan von Bedeutung. Vorgängiger erarbeitete Strategien, Leitbilder und Raumkonzepte sowie die kantonalen Konzepte zum Thema Fahren sind ebenfalls als Wertungshilfe in die Interessenabwägung einzubeziehen. In Ergänzung gesetzlicher Wertmassstäbe oder strategischer Grundlagen – oder wenn diese fehlen – kann die zuständige Behörde die sich teilweise widersprechenden Interessen anhand allgemeiner Werthaltungen und übergeordneter rechtlicher Prinzipien (Willkürfreiheit, Verhältnismässigkeit) aufeinander abstimmen. Hilfreich ist dabei, sich zu überlegen, wie sich denkbare Entscheide auf Raum und Umwelt auswirken können (Präjudizwirkung; Schadenswirkung; finanzielle Aspekte; Möglichkeit, eine Massnahme rückgängig zu machen).

4.3.3. Interessen abwägen

In einem dritten Schritt folgt das gegenseitige Abwägen der verschiedenen Interessen mit Blick auf die Entscheidungsfindung. Dabei ist das Gewicht zu berücksichtigen, das den verschiedenen Interessen bei der Bewertung zugemessen wurde. Das

Ziel besteht darin, ein verhältnismässiges, das heisst sachgerechtes, ausgewogenes Ergebnis mit tragbaren Kosten zu erzielen. Bei Unvereinbarkeiten kann es dazu kommen, dass das eine Interesse bevorzugt und das andere endgültig fallengelassen wird.

Im Rahmen der Interessenabwägung sind immer auch Alternativen und Varianten der Vorhaben zu prüfen. Die Prüfung der Alternativen und Varianten wird nicht zu einem bestimmten Zeitpunkt des Verfahrens durchgeführt. Vielmehr sollte sie während des gesamten Verfahrens der Interessenabwägung erfolgen.

Interessenabwägungen müssen für Aussenstehende (Eigentümerschaften, Anwohnende, Bevölkerung inklusive der Jenischen, Sinti und Roma) erkennbar und nachvollziehbar sein. Dies ist nötig, damit sich die politischen Entscheidungsträger und -trägerinnen und die Stimmberechtigten (im Falle von kommunalen Nutzungsplänen) ein Bild von einer Planungsvorlage machen können, über die sie befinden müssen. Die Transparenz ermöglicht den Beschwerdeberechtigten (vgl. Kap. 4.9), ihre Chancen in einem allfälligen Rechtsmittelverfahren einschätzen zu können. Die Raumplanungsverordnung verlangt von den Behörden, dass sie die Interessenabwägung in der Begründung ihrer Beschlüsse darlegen (Art. 3 Absatz 2 RPV).

Für Nutzungs- und Sondernutzungspläne geschieht dies über die Berichterstattung, welche die Raumplanungsverordnung in Artikel 47 RPV verlangt. Im Baubewilligungsverfahren kann die Baubewilligung mit Bedingungen und Auflagen ergänzt werden, damit bestimmten Interessen besondere Beachtung geschenkt wird. So lässt sich gegebenenfalls verhindern, dass ein Vorhaben abgelehnt werden muss.

4.3.4. Spezifische Interessen an Halteplätzen

Interessen der Jenischen, Sinti und Roma

Jenische, Sinti und Roma sind auf Halteplätze angewiesen, damit sie dort wohnen und ihre Arbeiten und Dienstleistungen anbieten können. Laut Bundesgericht haben die Fahren einen Anspruch auf Plätze (BGE 129 II 321 Céligny GE). Bund, Kantone und Gemeinden müssen den in den völkerrechtlichen Grundlagen und verfassungsrechtlichen Grundrechten (Kap. 3) festgehaltenen Minderheitenschutz in ihren Gesetzen oder Planungsaktivitäten berücksichtigen und umsetzen (BGE 147 I 103 E. 11.4 S. 114 Kanton Bern).



Interessen der Behörden an Halteplätzen

Nebst der Verpflichtung der Behörden, die rechtlichen Vorgaben des Minderheitenschutzes und der Raumplanungsgesetzgebung zu erfüllen, gibt es pragmatische Interessen: Stehen für die fahrende Bevölkerung keine Haltemöglichkeiten zur Verfügung, kommt es oftmals zu irregulären Landnahmen. Dies führt zu Konflikten mit den Behörden, den Landeigentümern und der Nachbarschaft. Insbesondere für grössere Gruppen muss innerhalb von kurzer Zeit die Infrastruktur für die Strom- und Wasserversorgung, sanitäre Anlagen sowie die Abfallentsorgung organisiert werden. Auch löst das spontane Auftauchen von fahrenden Familien bei Anwohnerinnen und Anwohnern oft Ängste und Unbehagen aus. Dies ist für die verantwortlichen Personen in den Kantonen und Gemeinden eine Belastung. Kantone und Gemeinden haben folglich ein Interesse an Halteplätzen für die fahrende Bevölkerung. Dadurch ist für alle Beteiligte eine geregelte Situation vorhanden.

Interessen der privaten Grundeigentümer und der Nachbarschaft

Die Interessen der Grundeigentümer und -eigentümerinnen sind stark vom Einzelfall abhängig. Oft bestehen private Interessen an einer möglichst gewinnbringenden Ausnutzung eines Grundstücks. Darauf besteht in der Raumplanung kein Anspruch. Es kommt vor, dass Eigentümer und Eigentümerinnen sich frei entscheiden, ihr Grundstück für einen Halteplatz zur Verfügung zu stellen. Ein Eigentümer oder eine Eigentümerin kann jedoch nicht gezwungen werden, ein Grundstück für einen Halteplatz mittels Miete, Pacht oder Verkauf zur Verfügung zu stellen. Anders ist die Situation in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (ZöBa). Mit der ZöBa ist in den meisten Kantonen ein Enteignungsrecht verbunden. Grundstücke können in diesen Zonen enteignet werden, wenn Private sich weigern, ihre Grundstücke für öffentliche Nutzungen freizugeben. Die Schwellen für Enteignungen sind jedoch sehr hoch. Es muss ein überwiegendes öffentliches Interesse nachgewiesen werden und die Massnahme muss verhältnismässig sein.

Insbesondere im Nutzungsplan- und Baubewilligungsverfahren sieht sich annähernd jedes Vorhaben zur Schaffung eines Halteplatzes mit Interessen aus der Nachbarschaft konfrontiert. Oftmals werden diese Interessen, die teilweise auch eng verbunden mit diskriminierenden Vorurteilen und Pauschalisierungen sind, mittels Einsprachen geltend gemacht: Besorgte Bürger und Bürgerinnen äussern ihre Befürchtungen

über mehr Lärm, Abfall, Verkehr, eine mangelnde Zonenkonformität, zusätzliche Lasten für die Gemeinde oder gar über eine mögliche Entwertung ihres Grundstücks.

Das Interesse der fahrenden Bevölkerung an ausreichend Lebensraum ist in der Interessenabwägung auf Stufe Richt- und Nutzungsplanung zu berücksichtigen. Es basiert auf den Grundrechten, dem Minderheitenschutz und insbesondere auf Artikel 1 Absatz 1 und Artikel 3 Absatz 3 des Raumplanungsgesetzes, wonach die Siedlungen nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten sind.



In Kürze

4.4. Planungsinstrumente des Bundes

Es gibt Bereiche, in denen der Bund selbst raumwirksam tätig ist und über umfassende Zuständigkeiten verfügt. Das ist der Fall, wenn er beispielsweise Eisenbahnanlagen, militärische Bauten und Anlagen oder Einrichtungen der Zivilluftfahrt plant und realisiert. In gewissen Bereichen teilt sich der Bund die Zuständigkeit mit den Kantonen, etwa bei Anlagen zur Energiegewinnung oder beim Schutz von Natur und Landschaft. Es gibt zudem eine ganze Reihe von Bereichen, in denen der Bund indirekt raumwirksam tätig ist. Beispiele hierfür sind die Landwirtschaft und die Regionalpolitik.

Das Raumplanungsgesetz verpflichtet den Bund, die Kantone und Gemeinden dazu, die nötigen Planungen für ihre raumwirksamen Tätigkeiten zu erarbeiten und diese aufeinander abzustimmen (Art. 2 RPG). Mit Konzepten und Sachplänen zeigt der Bund auf, wie er seine raumwirksamen Tätigkeiten unter Berücksichtigung der Anliegen der Raumplanung und der Aufgaben der Kantone wahrzunehmen gedenkt (Art. 13 RPG). Konzepte und Sachpläne unterscheiden sich im Wesentlichen durch den Konkretisierungsgrad und den Umfang der örtlichen Zuweisung.



4.4.1. Konzept Transitplätze

Zur Schaffung von Transitplätzen für ausländische fahrende Roma erarbeitet der Bund unter der Leitung des Bundesamts für Kultur BAK, in enger Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Raumentwicklung ARE und den Kantonen, ein Konzept nach Artikel 13 RPG. **Es ist derzeit noch nicht verabschiedet.** Mit dem Konzept Transitplätze verfolgt der Bund das Ziel, die Realisierung von ausreichend Transitplätzen kantonsübergreifend zu koordinieren. Hierzu werden die Zuständigkeiten von Bund und Kantonen geklärt und der Bedarf an zusätzlichen Transitplätzen festgelegt. Der Bund sieht vor, die Kantone im Rahmen seiner Möglichkeiten bei der Planung zu unterstützen, beispielsweise durch das Bereitstellen von Informationen und Daten, das Suchen nach geeigneten Bundesgrundstücken oder mit Hilfe von finanziellen Beiträgen. Das vorliegende Handbuch ist Teil dieser Bestrebungen. Der Bund erwartet im Gegenzug, dass die Kantone die Schaffung von Halteplätzen für Schweizer Jenische und Sinti zügig vorantreiben.



Exkurs

Bund, Kantone und Gemeinden als Landbesitzer

Verschiedene Bundesämter und -institutionen wie das Bundesamt für Strassen ASTRA, das Bundesamt für Bauten und Logistik (BBL), das Bundesamt für Rüstung (armasuisse; Grundstücke im Kern- und Dispositionsbestand), die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und die Eidgenössischen Technischen Hochschulen (ETH) sind Landbesitzer. Dasselbe gilt für die Kantone und Gemeinden. Werden die Grundstücke des Bundes, der bundesnahen Betriebe, der Kantone und Gemeinden vorübergehend nicht oder nur teilweise genutzt, eignen sie sich unter Umständen für dauerhafte Halteplätze oder aber im Rahmen von Zwischennutzungen (Kap. 4.6.2) für temporäre Stand-, Durchgangs- und Transitplätze oder für Spontanhalte.

4.5. Rechtliche Grundlagen und Planungsinstrumente der Kantone

4.5.1. Kantonale Gesetze

Das Grundsatzgesetz des Bundes (RPG) unterscheidet lediglich drei Nutzungszonen: Bau-, Landwirtschafts- und Schutzzonen. Die Kantone präzisieren in ihren kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzen diese Zonen und sehen vor allem bei den Bauzonen Unterarten vor (Wohn-

und Arbeitszonen, Zonen für öffentliche Nutzungen usw.). Einige Kantone wie Zürich haben die Zonenarten abschliessend geregelt, andere wie Bern lassen ihren Gemeinden einen Spielraum für die Umschreibung weiterer Zonen. Die kantonalen Planungs- und Baugesetze legen auch die zulässigen Nutzungen und Bauvorschriften für die einzelnen Zonen fest.

Stehen neue kommunale oder kantonale Spezialgesetze oder Revisionen der kantonalen Bau- und Planungsgesetze an, ist der Gesetzgeber aufgrund des übergeordneten Völker- und Verfassungsrechts verpflichtet, die fahrenden Jenischen und Sinti als nationale Minderheit in seiner Gesetzgebung zu schützen und ihnen Halteplätze zur Verfügung zu stellen (Kap. 3). Die Gesetzgebungen sind demnach daraufhin zu überprüfen, ob die Bedürfnisse der Jenischen, Sinti und Roma nach ausreichend Halteplätzen wie auch für den spontanen Halt beachtet und erfüllt werden oder ob Anpassungen notwendig sind. Werden Bestimmungen in Gesetzen aufgenommen, welche die fahrende Lebensweise einschränken, kann dies dazu führen, dass Rechtsmittelinstanzen die gesetzlichen Vorgaben infolge Grundrechtsverletzung aufheben müssen (BGE 147 I 103 E. 14.5 S. 126 f., Berner Polizeigesetz).

Die Kantone überprüfen im Rahmen von Gesetzeserlassen und -revisionen, ob die Anliegen der fahrenden Bevölkerung angemessen berücksichtigt werden oder ob hierzu Anpassungen notwendig sind.



In Kürze

4.5.2. Kantonale Richtpläne

Die zentrale Raumplanungsaufgabe der Kantone besteht darin, die raumwirksamen Aufgaben und Tätigkeiten zu koordinieren und zu steuern. Das Hauptinstrument dafür ist der kantonale Richtplan. Der Kanton definiert damit seine Planungsabsichten und seinen Handlungsspielraum sowohl für die Planungsbehörden (Bund, Gemeinden) als auch für die Bevölkerung und die Wirtschaft.

Richtpläne sind für die Behörden verbindlich, sie werden regelmässig überprüft und nötigenfalls angepasst (Art. 9 RPG). Adressaten des Richtplans



sind somit die mit der Planung betrauten Behörden. Dies sind die Behörden des Bundes, der Kantone und der Gemeinden sowie öffentliche oder private Organisationen, die mit raumwirksamen Aufgaben betraut sind. Die Richtpläne bilden den verbindlichen Ausgangspunkt für die Interessenabwägung im nachfolgenden Verfahren der Nutzungsplanung. Für Private haben die Richtpläne eine indirekte Wirkung, indem sie die Nutzungsplanung stark steuern.

Richtplaneintrag zur Schaffung von Halteplätzen

Artikel 8 Absatz 2 RPG bestimmt, dass Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt eine Grundlage im Richtplan benötigen. Demnach ist ein Richtplaneintrag für Transit- und Durchgangsplätze, je nach Grösse, Lage und Koordinationsbedarf, grundsätzlich sinnvoll. Standplätze haben in der Regel keine über die Gemeindegrenzen hinausgehenden räumlichen Auswirkungen. Die Praxis zeigt aber, dass für Standplätze aus politischen und organisatorischen Gründen oftmals ein Koordinationsbedarf besteht, der einen Richtplaneintrag durchaus rechtfertigen kann (z. B. Richtpläne AG, BE).

Nicht alle Kantone bezeichnen Halteplätze in ihren Richtplänen und stimmen sie räumlich ab. Einige formulieren Aufträge an die Behörden oder lediglich konzeptionelle Überlegungen des Kantons zu den Halteplätzen, und zwar in Form von Zielsetzungen und Leitlinien (z. B. Richtpläne NW, NE).

Damit die Schaffung von Stand-, Durchgangs- und Transitplätzen künftig zügiger vorangeht, setzen sich die Kantone sinnvollerweise Fristen für die räumliche Abstimmung von Vorhaben sowie für die Umsetzung von Aufträgen und Massnahmen.



In Kürze

Mit dem kantonalen Richtplan zeigen die Kantone möglichst griffig auf, wie und in welchem Zeitraum sie den räumlichen Ansprüchen der fahrenden Bevölkerung nachkommen.

Öffentliche Bekanntmachung und Beschluss

Die Entwürfe der Richtpläne werden vor der Beschlussfassung öffentlich bekannt gemacht, sei es durch Hinweise in öffentlichen Publikationsorganen, in Orientierungsversammlungen oder durch

neue Kommunikationsformen wie das Internet beziehungsweise soziale Medien. Anschliessend muss der bereinigte Entwurf von der zuständigen kantonalen Behörde – in einzelnen Kantonen ist es das Parlament, in anderen die Regierung – formell beschlossen werden (Art. 10 RPG).

Prüfung der kantonalen Richtpläne durch den Bund

Der Bundesrat genehmigt die Richtpläne und ihre Anpassungen, wenn sie dem Bundesrecht entsprechen und die raumwirksamen Aufgaben des Bundes sowie der Nachbarkantone sachgerecht berücksichtigen (Art. 11 RPG). Dabei prüft das Bundesamt für Raumentwicklung ARE jeweils auch, ob die Kantone die Bedürfnisse der fahrenden Jenischen, Sinti und Roma im Richtplan thematisieren und sich zu Halteplätzen äussern.

4.5.3. Kantonale Konzepte

Den Kantonen steht es frei, Konzepte zu erarbeiten, sei es als Grundlage für die Richtplanung oder als Instrument zur Umsetzung der Richtpläne. Zum Thema fahrende Jenische, Sinti und Roma haben die Kantone Aargau (2007, aktualisiert 2021), Bern (2011), Schwyz (2012), St. Gallen (2006), Zürich (2017) und Freiburg (2020) ein Konzept erarbeitet. Die Konzepte beinhalten beispielsweise die Kriterien und Anforderungen an die verschiedenen Halteplätze und listen auf, wie die Aufgaben auf den Kanton und die Gemeinden verteilt werden. Die aufgeführten Konzepte sind nicht verbindlich für die Behörden, sondern dienen ihnen als Leitlinien.

4.5.4. Standortsuche für Halteplätze

Verschiedentlich nehmen die Kantone für die Standortsuche nach einem Halteplatz in einem ersten Schritt eine GIS-Analyse vor. Dabei suchen sie mittels raumbezogener Daten nach geeigneten Grundstücken auf dem Kantonsgebiet (z. B. aufgrund der Hangneigung, Grösse, Zonierung, Nähe zum ÖV, Besitzverhältnisse usw.). Unabhängig davon, nach welcher Methode Standorte ermittelt werden, sind die in Frage kommenden Parzellen detailliert auf ihre Eignung als Halteplatz zu untersuchen und die am besten geeigneten Möglichkeiten weiterzuverfolgen (siehe hierzu auch Standortanforderungen der Nutzer und Nutzerinnen an die verschiedenen Halteplatzkategorien, Kap. 6.1, 7.1 und 8.1).



4.5.5. Kantonale Nutzungspläne

Etliche Kantone kennen die Möglichkeit, nebst den Gemeinden, auch selbst Nutzungspläne zu erlassen. Kantonale Nutzungspläne dienen regelmässig der Verwirklichung öffentlicher oder im öffentlichen Interesse liegender Bauten und Anlagen, die nicht nur von kommunalem Interesse sind. Sie regeln (wie die kommunalen Nutzungspläne) die zulässige Nutzung in einem bestimmten Gebiet eigentumsverbindlich und parzellengenau. Sie bestehen aus einem Plan und den zugehörigen Vorschriften, den Nutzungsbestimmungen. Kantonale Nutzungspläne gehen kommunalen Nutzungsplänen vor. Der Kanton Aargau hat beispielsweise in der Gemeinde Kaiseraugst den Durchgangsplatz Augsterstich mit einem kantonalen Nutzungsplan gesichert. Ebenso realisiert der Kanton Waadt in Le Mont-sur-Lausanne einen Halteplatz (Urteil BGer 1C_314/2020 vom 21.5.2021 Mont-sur-Lausanne VD). Das Berner Baugesetz vom 9.6.1985 (BauG-BE, BSG 721.0) erwähnt in Artikel 102 Absatz 1 Buchstabe e ausdrücklich, dass der Kanton die Möglichkeit hat, Halteplätze für Fahrende mit kantonalen Nutzungsplänen (Überbauungsordnungen) festzulegen. Im Kanton Obwalden verlangt das Gesetz über das Campieren, dass der Kanton über einen kantonalen Nutzungsplan einen Durchgangsplatz für Fahrende im Sarneraatal realisieren soll. (Gesetz über das Campieren vom 4.12.2012, BDG 971.4).

Bei der kantonalen Nutzungsplanung arbeiten die Kantone eng mit den betroffenen Gemeinden zusammen. Die Federführung und die Kosten des Verfahrens liegen aber beim Kanton. Auch die Mitwirkung der Bevölkerung und die Rechtsschutzinteressen (vgl. Kap. 4.9) werden gewahrt. Die Genehmigung kantonaler Nutzungspläne erfolgt je nach rechtlicher Grundlage durch die zuständigen Departemente, den Regierungsrat oder das Parlament. Da nicht nur Transit- sondern auch Durchgangs- und Standplätze auf Opposition stossen, kann der Erlass kantonaler Nutzungspläne Vorteile mit sich bringen. Der Kanton kann aus seiner überkommunalen Sicht die besten Standorte im Kanton suchen. Weil das Planungsverfahren durch den Kanton durchgeführt wird, dauert es in der Regel weniger lange als regionale oder kommunale Planrevisionen. Die Gemeinden werden dadurch politisch, planerisch und auch finanziell stark entlastet.

Mit dem Erlass von kantonalen Nutzungsplänen für Stand-, Durchgangs- und Transitplätze übernimmt der Kanton die Verantwortung für deren Schaffung. Er kann die Gemeinden dadurch sowohl politisch und planerisch als auch finanziell entlasten. Sind die rechtlichen Voraussetzungen gegeben, ist die Anwendung kantonaler Nutzungsplanungen sinnvoll.



In Kürze

4.6. Rechtliche Grundlagen und Planungsinstrumente der Gemeinden

Die Gemeinden spielen in der Raumplanung eine zentrale Rolle. Sie sind regelmässig zuständig für den Erlass der kommunalen Nutzungspläne, weithin auch für das Baubewilligungswesen und die Baupolizei. Sie besorgen die Erschliessung der Bauzonen und zu einem grossen Teil die Ausstattung der Siedlungen mit öffentlichen Bauten und Anlagen.

4.6.1. Kommunale Nutzungspläne

Die Gemeinden erlassen die kommunalen Nutzungspläne, in denen sie die kantonalen und eidgenössischen Vorgaben konkretisieren. Der Nutzungsplan legt die zulässige Nutzung des Bodens für alle und damit auch für die Grundeigentümer verbindlich fest. Zweck und Ausmass der Bodennutzung werden für ein bestimmtes Gebiet parzellenscharf definiert und jedes Grundstück wird einer bestimmten Nutzungszone zugewiesen. Der Nutzungsplan besteht in der Regel aus einem kartografischen Plan sowie den Bau- und Nutzungsvorschriften (Bau- und Nutzungsordnung).

In der Nutzungsplanung wird zwischen den Rahmennutzungsplänen und den Sondernutzungsplänen unterschieden: Die Rahmennutzungspläne erstrecken sich über das ganze Gemeindegebiet und gehören zur raumplanerischen Grundordnung. Die Sondernutzungspläne präzisieren und verfeinern die in Rahmennutzungsplänen enthaltene Grundordnung oder schaffen davon abweichende Regelungen für ausgewählte Gebiete. Da das Bundesrecht den Sondernutzungsplan nicht definiert, unterscheiden sich Bezeichnungen und Inhalte von Sondernutzungsplänen von Kanton zu Kanton.



Bei nutzungsplanerischen Festlegungen sind nicht nur die eidgenössischen und kantonalen Vorgaben sowie die Interessen von Wirtschaft und Umwelt zu berücksichtigen, sondern auch die Interessen der Bevölkerung wie diejenigen der Jenischen, Sinti und Roma.

4.6.2. Zonen für Halteplätze

Stand-, Durchgangs- und Transitplätze gehören grundsätzlich in die Bauzone (Art. 15 RPG). Halteplätze finden sich heute in den verschiedensten Zonenarten, beispielsweise in Wohn-, Misch- (Wohn- und Gewerbezone), Arbeitszonen und Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen aber auch in Erholungs- und ähnlichen Zonen.

Im Idealfall erlassen Gemeinden und Städte Spezialzonen für fahrende Jenische, Sinti und Roma, wie beispielsweise die Stadt Bern, Liestal und Uznach. Spezialzonen innerhalb der Bauzonen richten sich nach kantonalem Recht (vgl. Kap. 4.5.1), jene ausserhalb der Bauzonen müssen die Voraussetzungen von Artikel 18 RPG erfüllen. Mit dem Erlass von Spezialzonen kann den Bedürfnissen der Jenischen, Sinti und Roma nach Stand-, Durchgangs- und Transitplätzen optimal entsprochen werden. Diese Zonen erlauben, den Behörden einen möglichst grossen Handlungsspielraum einzuräumen betreffend der Bebauungsart.

Einzelne Gemeinden verfügen über einen Landwirtschaftsbetrieb, der den fahrenden Jenischen, Sinti und Roma während der Sommermonate auf dem Hof einen Halteplatz anbietet (z. B. Würenlos, AG). Der Erlass einer überlagernden Spezialzone nach Artikel 18 RPG kann dies ermöglichen. Für die Zeit, in der das Areal nicht als Halteplatz genutzt wird, ist die landwirtschaftliche Nutzung zulässig.

Liegen Halteplätze nicht in für sie vorgesehenen Spezialzonen oder bestehen keine Sonderbauvorschriften, ist die Gefahr gross, dass die Flächen früher oder später anderweitig genutzt werden. So können Halteplätze in Wohn- oder Mischzonen durch ertragreichere Nutzungen verdrängt werden (Verdichtung). Standorte in Arbeitszonen sind durch expandierende Unternehmen gefährdet. Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen dienen oft auch anderen öffentlichen Nutzungen, womit sie nicht ganzjährig den fahrenden Jenischen, Sinti und Roma zur Verfügung stehen.

Im Baubewilligungsverfahren wird geprüft, ob ein Stand-, Durchgangs- oder Transitplatz mit dem Zweck und den Vorschriften der fraglichen Nut-

zungszone übereinstimmt und entsprechend zonenkonform ist. Dabei ist auch die Einhaltung der Lärmbelastungsgrenzwerte gemäss der im Nutzungsplan ausgewiesenen Lärmempfindlichkeitsstufe zu prüfen. Die nachfolgenden Ausführungen geben Hinweise, welche Aspekte bei der Beurteilung der Zonenkonformität zu beachten sind:

Wohnzonen sind dem Wohnen vorbehalten. Zugelassen sind zudem stille Gewerbe, nicht störende Kleingewerbe (Büros, Arztpraxen, Kindergarten, für den täglichen Bedarf notwendige Quartiergegeschäfte), die eine funktionale Bindung zum Quartier haben. Meist sind Wohnzonen der Lärmempfindlichkeitsstufe II gemäss Artikel 43 Lärmschutzverordnung zugeordnet (Kap. 4.8.1). Stand- und Durchgangsplätze können in Wohnzonen zonenkonform sein, sofern keine oder nur nicht störende handwerkliche (lärmverursachende) Arbeiten vor Ort ausgeführt werden.

Mischzonen sind Zonen gemischter Nutzung, in welchen in der Regel Wohnen und mässig störende gewerbliche Tätigkeiten gleichberechtigt zugelassen sind. Wohn- und Arbeitszonen bzw. Wohn- und Gewerbebezonen sind in aller Regel der Lärmempfindlichkeitsstufe III gemäss Artikel 43 LSV zugeordnet (Kap. 4.8.1). Halteplätze sind in Mischzonen meist zonenkonform, da die üblichen Handwerks- und Gewerbebetriebe wie Bodenleger, Dachdecker, Maler und Sanitärinstallateure zugelassen sind.

Arbeitszonen sind vorab für Produktionsbetriebe des Gewerbes oder der Industrie bestimmt. Zugelassen sind aber auch mit diesen verbundenen Bürobauten und je nach kommunaler Regelung auch Dienstleistungsbetriebe meist unter Ausschluss von Verkaufsnutzungen. In aller Regel dürfen Wohnungen nur für das standortgebundene Personal eingerichtet werden, jedoch gibt es auch Gemeinden, die einen bestimmten Anteil Wohnungen zulassen. Es gibt eine grosse Vielfalt der Zonenumschreibungen in den Gemeinden und man kommt nicht drum herum, eine Einzelfallbeurteilung vorzunehmen. Aufgrund der technischen Entwicklung und der Digitalisierung besteht in den Kantonen und Gemeinden zudem ein Trend, den Zonenzweck der Arbeitszonen zu erweitern. Möglich wäre beispielsweise, die Arbeitszone für Branchen oder Berufsgruppen zu öffnen, die aufgrund einer schwachen Wertschöpfung oder räumlichen Anforderungen auf Industrie- und Gewerbebezonen angewiesen sind, wie die fahrenden Jenischen, Sinti und Roma. Die Zonenkonformität von Halteplätzen in Arbeitszonen muss stets im



Individualfall, je nach Ausgestaltung der Vorschriften und des zulässigen Lärmaufkommens beurteilt werden (bis maximal Lärmempfindlichkeitsstufe III).

Industriezonen, die der Lärmempfindlichkeitsstufe IV gemäss Artikel 43 LSV zugeordnet sind oder Standorte an Hauptverkehrsachsen dürften wegen der Lärmbelastung für Standplätze kaum in Frage kommen. Aber auch für Durchgangs- und Transitplätze ist die Lärmbelastung nicht unbeachtlich.

Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen oder öffentliche Nutzungen lassen jene Bauten und Anlagen zu, die öffentlichen Zwecken dienen. In der Regel ist es einerlei, ob als Bauherrschaft die öffentliche Hand oder eine Privatperson auftritt. Die Zonenkonformität in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen lassen in der Praxis eine grosszügige Beurteilung zu. Es können auch Bauten und Nutzungen als zonenkonform bewilligt werden, die streng genommen keinem unmittelbaren öffentlichen Zweck dienen, sondern vielmehr öffentlichen Interessen im weiteren Sinn entsprechen. Wie die Rechtsprechung zeigt, kann die Erstellung von Halteplätzen von wichtigem öffentlichem Interesse sein (vgl. *Kap. 4.3.1*; Urteil BGer 1C_314/2020 vom 10.5.2021 E. 3.5, *Mont-sur-Lausanne VD*). Die zuständigen Behörden sollten die Möglichkeit nutzen, Halteplätze in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen zuzulassen.

In anderen Zonen – wie Erholungs-, Grün- und Allmendzonen – ist im Einzelfall zu prüfen, ob Halteplätze zonenkonform sind. Sind sie es nicht, können die Gemeinden erwägen, ob sie mit einer Ausnahmegewilligung erlaubt werden können. Ausnahmegewilligungen innerhalb der Bauzonen regelt das kantonale oder kommunale Recht (Art.23 RPG). Wenn besondere Verhältnisse vorliegen, können Bauvorschriften im Einzelfall dazu führen, dass deren Durchsetzung ein unverhältnismässiges Resultat hervorbringt. Die Ausnahmegewilligung soll den Baubehörden ermöglichen, den Besonderheiten des Einzelfalls Rechnung zu tragen. Ist die Schaffung von Halteplätzen infolge eines regionalen Mangels an offiziellen Plätzen oder an privaten Haltebereichen notwendig, lässt sich – gestützt auf die grundrechtlichen Vorgaben (vgl. *Kap.3*) – eine Ausnahmegewilligung innerhalb der Bauzone rechtfertigen, um die fahrende Lebensweise überhaupt zu ermöglichen.

Zwischennutzungen bieten ein grosses Potential, um Halteplätze zur Verfügung zu stellen. Zwischen-

nutzungen bezeichnen den temporären und befristeten Gebrauch von Bauten und Anlagen oder Grundstücken. Ist beispielsweise die planerische Zukunft eines ehemals industriell genutzten Grundstücks oder eines Sportplatzes noch unklar, können zwischenzeitlich Halteplätze realisiert werden. Einzelne Kantone oder Gemeinden kennen für solche temporären Nutzungen besondere Ausnahmegewilligungen oder sehen Erleichterungen vor, so zum Beispiel die Stadt Luzern. Sie lässt zeitlich begrenzte Zwischennutzungen in allen Zonen grosszügig zu. Das Bau- und Zonenreglement der Stadt Luzern vom 17.1.2013 (SR 7.1.2.1.1) enthält in Artikel 4 Absatz 3 die Aufzählung der verschiedenen Zonenarten und hält in Absatz 5 fest, dass befristete Zwischennutzungen in allen Zonen zulässig sind. In der Stadt Bern können Zwischennutzungen in Bauzonen unter bestimmten Voraussetzungen bis zu sieben Jahren bewilligt werden. Zwischennutzungen bieten auch eine Chance, bei der sesshaften Bevölkerung Verständnis zu schaffen und Vorurteile abzubauen.

Eine sehr effektive raumplanerische Sicherung von Halteplätzen entsteht durch die Schaffung einer Spezialzone nach Art.18 RPG für fahrende Jenische, Sinti und Roma. In Misch-, Arbeits- und Wohnzonen sind Stand-, Durchgangs- und Transitplätze zonenkonform, wenn die Zonenvorgaben und die Voraussetzungen des übrigen Bundesrechts und des kantonalen Rechts eingehalten sind. In Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen besteht für die Behörden ein beträchtlicher Handlungsspielraum, der genutzt werden soll. Auch Allmendzonen und dergleichen kommen für Halteplätze in Frage. Sollte sich ein Stand-, Durchgangs- oder Transitplatz in einer Bauzone als nicht zonenkonform erweisen, ist die Erteilung einer Ausnahmegewilligung oder eine Zwischennutzung in Betracht zu ziehen.



In Kürze

Prüfung der kommunalen Nutzungspläne durch den Kanton

Kantonale Behörden genehmigen die kommunalen Nutzungspläne (Art.26 RPG) und achten dabei darauf, dass der Nutzungsplan mit dem überge-



ordneten Recht und den Anordnungen des Richtplans übereinstimmt.

Bevor eine Gemeinde eine Revision des Nutzungsplans in Betracht zieht, wird sie sich in vielen Fällen informell mit dem Kanton austauschen. Die Kantone können diesen informellen Austausch nutzen, um die Gemeinden frühzeitig auf die Bedürfnisse und den Minderheitenschutz der fahrenden Jenischen, Sinti und Roma aufmerksam zu machen und zu sensibilisieren. Üblicherweise können die kommunalen Nutzungspläne dem Kanton vor dem Gemeindebeschluss zur Vorprüfung eingereicht werden. Spätestens im Rahmen der Vorprüfung kann der Kanton die Gemeinden auf die Bedürfnisse der fahrenden Bevölkerung und den Minderheitenschutz hinweisen. Der Standbericht 2021 der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende zeigt auf, in welchen Regionen der Schweiz ein Bedarf an Halteplätzen besteht.



In Kürze

Die Kantone nutzen kommunale Zonenplanrevisionen dazu, um die Schaffung von Halteplätzen in den Gemeinden anzusprechen und zu fördern.

4.7. Baubewilligung für Bauten und Anlagen auf Halteplätzen

Bauten und Anlagen dürfen nur mit behördlicher Bewilligung errichtet oder geändert werden (Art. 22 RPG). Das Baubewilligungsverfahren ist kantonal oder kommunal geregelt. Voraussetzung für eine Bewilligung ist, dass die Bauten und Anlagen dem Zweck der Nutzungszone entsprechen, das Land erschlossen ist und die übrigen Voraussetzungen des Bundesrechts und des kantonalen Rechts eingehalten werden.

Als «Bauten» gelten ober- und unterirdische Gebäude und gebäudeähnliche Objekte sowie Fahrnisbauten, einschliesslich beweglicher Unterkünfte, die über längere Zeiträume ortsfest verwendet werden. Die Kantone handhaben diese Zeitspanne unterschiedlich. Bewilligungspflichtig können Nutzungen mit einer Dauer ab einem, zwei oder drei Monaten sein. «Anlagen» sind Einrichtungen, die das Gelände verändern oder sich sonstwie auf den umliegenden Raum auswirken, wie Terrainveränderungen oder Verkehrseinrichtungen. Der Bau von Stand-, Durchgangs-, Transitplätzen (Terrainveränderung, Installation von

Leitungen, Sanitäranlagen, Umfriedung usw.) bedarf demnach einer Baubewilligung.

Baubewilligungen ausserhalb der Bauzonen können nur dann erteilt werden, wenn der Zweck der Bauten und Anlagen einen Standort ausserhalb der Bauzonen zwingend erfordert (Art. 24 ff. RPG).

4.7.1. Fahrnisbauten

Der Begriff der Fahrnis bzw. der beweglichen Sache entstammt dem zivilrechtlichen Sachenrecht. Gegenstand des Fahrniseigentums sind gemäss Art. 713 Schweizerisches Zivilgesetzbuch vom 10.12.1907 (ZGB, SR 210) die ihrer Natur nach beweglichen körperlichen Sachen. Als Fahrnis gelten «körperliche Sachen, die nicht fest mit dem Boden verbunden sind und deren räumliche Lage ohne Substanzverlust beliebig geändert werden kann».

Artikel 677 Absatz 1 ZGB grenzt die Dauerbaute von dem Sonderfall der Fahrnisbaute ab: Hütten, Buden, Baracken und dergleichen behalten, wenn sie ohne Absicht bleibender Verbindung auf fremdem Boden aufgerichtet sind, ihren besonderen Eigentümer. Fahrnisbauten gehen nicht wie die Dauerbauten auf den Grundeigentümer über (sogenanntes Akzessionsprinzip). Damit gehören Gebäude und Boden unterschiedlichen Eigentümern.

Fahrnisbauten zeichnen sich durch ein subjektives und ein objektives Element aus. Als subjektives Indiz gilt die Errichtung ohne Absicht der dauernden Verbindung im Errichtungszeitpunkt. Objektiv wird vorausgesetzt, dass die bauliche Vorrichtung keine äussere Verbindung mit der Hauptsache (dem Grundstück) aufweist (Art. 642 Abs. 2 ZGB). Auch im Bundesgesetz über Zweitwohnungen vom 20.3.2015 (Zweitwohnungsgesetz, ZWG, SR 702) kommt der Begriff Fahrnis vor (Art. 2 Bst. e ZWG). In der bundesrätlichen Botschaft vom 19. Februar 2014 zum Bundesgesetz über Zweitwohnungen (BBl 2014 2287 ff.), wird aufgeführt, was unter Fahrnis zu verstehen ist: «Als Fahrnis sind im vorliegenden Zusammenhang bewegliche Behausungen wie Wohnmobile und Wohnwagen zu verstehen, auch dann, wenn sie fest installiert sind. Verfügen Bauten über eine Fundamentplatte, so stellen sie indessen keine Fahrnis dar.»

Fahrnisbauten und bewegliche Unterkünfte, wie sie unter anderem auf Standplätzen vorzufinden sind (vgl. Kap. 6), können aufgrund der erwähnten Kriterien (vgl. Kap. 4.7) baubewilligungspflichtig



sein. Aus der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ergibt sich keine klare Antwort, welche Zeitdauer als baubewilligungsfrei anzusehen ist. Es kommt denn auch nicht allein auf die Art der Konstruktion eines Gebäudes oder die Zeitdauer an, für die es aufgestellt wird. Es geht laut Bundesgericht um die Frage, ob mit dem Vorhaben «im Allgemeinen, nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge, so wichtige räumliche Folgen verbunden sind, dass ein Interesse der Öffentlichkeit oder der Nachbarn an einer vorgängigen Kontrolle besteht».

In der Gemeinde Spreitenbach (AG) hat man gute Erfahrungen mit einer Rahmenbaubewilligung für den dortigen Standplatz gemacht. Diese regelt den Bau des Platzes (Terrain, Infrastruktur) mit dem Zweck, Fahrnisbauten auf dem Platz installieren zu können. Die Rahmenbaubewilligung ermöglicht den Jenischen und Sinti das Abstellen ihrer Fahrnisbauten, ohne dass sie jedes Mal eine gesonderte Baubewilligung einholen müssen. Die übrigen Nutzungsbestimmungen werden in der Betriebsvereinbarung und im Mietvertrag festgehalten.



In Kürze

Das Errichten eines Halteplatzes und der Fahrnisbauten ist in der Regel baubewilligungspflichtig. Auf Standplätzen können die administrativen Abläufe und Verfahren mit einer Rahmenbaubewilligung für die Fahrnisbauten stark vereinfacht werden.

4.7.2. Bewilligungsfreie Bauten und Anlagen

Nicht jede Baute oder Anlage muss bewilligt werden. Es gibt Gebäude oder Nutzungen, die wegen ihrer geringfügigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt keine Baubewilligung brauchen. Es gilt das Prinzip der Verhältnismässigkeit.

Die Kantone können kleinere Bauten und Anlagen auch von der Baubewilligungspflicht befreien oder ein vereinfachtes Verfahren vorsehen. So hält der Kanton Bern im Dekret über das Baubewilligungsverfahren vom 22. März 1994 (Baubewilligungsdekret [BewD], BSG 725.1) fest, dass Fahrende ihre Fahrzeuge während einer Dauer von bis zu sechs Monaten pro Kalenderjahr ohne Baubewilligung abstellen können. Dies gilt für Standorte, welche die Gemeindebehörde mit Zustimmung der Grundeigentümerinnen und -eigentümer zur Verfügung stellt.

Auf offiziellen Durchgangs- und Transitplätzen ist es geboten, auf gesonderte, ordentliche Baubewilligungsverfahren für das Abstellen von Wohnwagen und allenfalls von Containern während der Wintersaison (vgl. Kap. 7.2.1 *Container für die Winternutzung*) zu verzichten.



In Kürze

Das temporäre Abstellen der Wohnwagen von fahrenden Jenischen, Sinti und Roma, auch ausserhalb der offiziellen Halteplätze, erfolgt möglichst ohne Baubewilligung.



6 | Fahrnisbauten Standplatz Versoix, GE



4.8. Umweltrechtliche Vorgaben

Wie erwähnt, wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens geprüft, ob neben den Zonenvorschriften die übrigen Voraussetzungen des Bundesrechts und des kantonalen Rechts eingehalten werden (Kap. 4.6.2). Vorgaben aus dem Bundesrecht ergeben sich insbesondere aus dem Umweltrecht im weiteren Sinne (Umweltschutzgesetz, Gewässerschutzgesetz, Waldgesetz, Natur- und Heimatschutzgesetz). Vorliegend wird kurz auf den Lärmschutz, den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NIS) und die Luftreinhaltung eingegangen.

4.8.1. Lärmschutz

Der Lärmschutz ist Teil des Umweltschutzes, der in der Bundesverfassung (BV) und hauptsächlich im Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7.10.1983 (USG, SR 814.01) geregelt ist. Die Lärmschutz-Verordnung vom 15.12.1986 (LSV, SR 814.41) konkretisiert den gesetzlichen Rahmen.

Das Umweltschutzgesetz sieht zum Schutz der Menschen vor schädlichen oder lästigen Lärmimmissionen (wie für andere Immissionen) ein mehrstufiges Schutzkonzept vor:

1. In einer ersten Stufe soll Lärm unabhängig von der bestehenden Lärmbelastung im Sinne der Vorsorge so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist.
2. Wenn diese Massnahmen nicht ausreichend sind, um die Grenzwerte einzuhalten, muss in der zweiten Stufe mit verschärften Massnahmen dafür gesorgt werden, dass die Grenzwerte eingehalten werden.
3. Bei öffentlichen oder konzessionierten Anlagen kommt die dritte Stufe zum Tragen: Sofern diese verschärften Massnahmen unverhältnismässig wären oder wenn andere Interessen höher gewichtet werden als der Schutz vor Lärm, müssen die betroffenen Gebäude mit Schallschutz ausgerüstet werden.

Um den Schutz vor Lärm zu gewährleisten, sieht das Lärmschutzrecht drei abgestufte Belastungsgrenzwerte für Lärm vor, wobei dem Immissionsgrenzwert (IGW) eine zentrale Funktion zukommt. Der (tiefere) Planungswert (PW) und der (höhere) Alarmwert (AW) stehen jeweils im Verhältnis zum IGW.

- Immissionsgrenzwerte (IGW): Die IGW zeigen auf, was schädlicher oder lästiger Lärm ist (Art.13 USG). Bei Lärmeinwirkungen, die unter-

halb der IGW liegen, ist davon auszugehen, dass diese die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stören (Art.15 USG);

- Planungswerte (PW): Die PW sind um 5 Dezibel (A) tiefer als die IGW; damit sind sie strenger. Sie gelten, im Sinne des Vorsorgeprinzips, für die Ausscheidung und Erschliessung neuer Bauzonen, die dem Wohnen dienen (Art.23 und 24 USG), und für die Emissionsbegrenzung neuer Anlagen (Art.25 Abs.1 USG);
- Alarmwerte (AW): AW liegen über den Immissionsgrenzwerten. Sie sind in erster Linie Massstab für die Dringlichkeit von Sanierungen bereits bestehender lärmerezeugender Anlagen.

Die Belastungsgrenzwerte sind mittels Lärmempfindlichkeitsstufen (ES) mit der Raumplanung verknüpft (vgl. Kap. 4.6.2). Jeder Nutzungszone muss bundesrechtlich zwingend eine der vier ES zugeordnet werden. Jede ES hat ihre eigenen IGW, PW und AW. Die in einer Zone geltende Empfindlichkeitsstufe ist, neben der Bezeichnung der Nutzungsart und des Nutzungsmasses, ein entscheidendes Kriterium bei der Beurteilung der Zonenkonformität von Bauvorhaben.

In lärmbelasteten Gebieten dürfen beispielsweise neue lärmempfindliche Gebäude (siehe Kästchen) wie Wohnräume und Büros nur erstellt werden, wenn die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden oder diese dank baulicher oder gestalterischer Massnahmen eingehalten werden können (Art.22 USG, Art.31 LSV). Ausnah-

Robert Wolf, Kommentar zum Umweltschutzgesetz, 2. Auflage, Art.22: N.11: Als Gebäude gilt im Sinn von Artikel 22 jede Baute oder Anlage, die einen oder mehrere Innenräume so von der Umwelt abschliesst, dass ein Schutz vor Aussenlärm ermöglicht wird. Kein Gebäude ist daher z. B. eine offene Veranda oder ein Freiluft-Pavillon. Fahrnisbauten können Gebäude in diesem Sinn darstellen, wenn sie über einen erheblichen Zeitraum ortsfest verwendet werden wie z. B. bewegliche Unterkünfte für Asylbewerber (Ruch, Kommentar RPG, Rz.24 zu Art.22 mit Hinweis auf Urteil RR-SZ in ZBl 1990 420, Schwyz, Asylbewerberunterkunft).

men sind möglich, wenn an der Errichtung der Bauten ein überwiegendes Interesse besteht und die kantonale Behörde zustimmt (Art.31 Abs.2 LSV). Ein mit Halteplätzen vergleichbares Beispiel hierfür stammt aus einem Bundesgerichtsentcheid (Urteil BGer 1C_704/2013, 1C_742/2013 vom 17.9.2014, Zürich ZH) bezüglich des Aufstellens von Wohncontainern für Asylbewerber.

Das Leben im Wohnwagen ist vom Campieren als Freizeitaktivität oder als Form des Tourismus von ansonsten sesshaft lebenden Personen abzugrenzen. Während Sesshafte Wohnwagen, Zelte usw. als eine Art Zweitwohnung benutzen, stellt der Wohnwagen für die Fahrenden die Erstwohnung dar (SKMR, 2020, S.17). Wohnwagen und Fahrnisbauten der fahrenden Jenischen, Sinti und Roma sind deshalb Räumen mit lärmempfindlicher Nutzung gemäss Artikel 2 Absatz 6 der Lärmschutzverordnung LSV gleichzusetzen.

Da auf **Standplätzen** über einen längeren Zeitraum gewohnt wird, sind die Lärmschutzbestimmungen gemäss der Lärmschutzverordnung vom 15.12.1986 (LSV, SR 814.41) zu berücksichtigen. Die Immissionsgrenzwerte dürfen auf einem Standplatz nicht überschritten werden (je nach Zone Lärmempfindlichkeitsstufe II oder III – vgl. Kap. 4.6.2).

Bei **Durchgangs- und Transitplätzen** hingegen, handelt es sich nicht um eine herkömmliche Wohnnutzung, da die Aufenthaltsdauer der fahrenden Jenischen, Sinti und Roma in der Regel nur ein paar Wochen bis maximal mehrere Monate beträgt. Die Nutzung eines Areals als Durchgangs- und Transitplatz ist darum auch in Zonen möglich, die für eine Wohnnutzung aufgrund einer höheren Lärmbelastung nicht in Frage kommen würden. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung

Wohnwagen und Fahrnisbauten der fahrenden Bevölkerung sind lärmempfindlichen Räumen gleichzusetzen. Die Lärmschutzbestimmungen (LSV, SR 814.41) sind bei Standplätzen zu berücksichtigen und die Immissionsgrenzwerte dürfen nicht überschritten werden (ES II oder III). Bei Durchgangs- und Transitplätzen können Ausnahmegewilligungen in Betracht gezogen werden, weil der Aufenthalt nur von beschränkter Dauer ist. In diesen Fällen sind Lärmschutzmassnahmen zu prüfen.

In Kürze

können für Durchgangs- und Transitplätze im Einzelfall Ausnahmegewilligungen in Betracht gezogen werden. Im Falle der Erteilung einer Ausnahmegewilligung ist zu prüfen, welche Massnahmen zum Schutz der Menschen vor Lärm (z.B. Schallschutzwände und -zäune, Bepflanzung usw.) zu treffen sind.

4.8.2. Schutz vor nichtionisierender Strahlung

Der Schutz der Bevölkerung vor nichtionisierender Strahlung (NIS) in der Umwelt, beispielsweise von Mobilfunkanlagen oder Hochspannungsleitungen, ist rechtlich im Umweltschutzgesetz vom 7. Oktober 1983 (USG; SR] 814.01) verankert. Der Bundesrat hat diesen Schutz in der Verordnung vom 23. Dezember 1999 über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV; SR 814.710) konkretisiert. Den Vorschriften der NISV unterstehen ortsfeste Anlagen, die elektrische und magnetische Felder mit einer Frequenz von 0 Hertz bis 300 Gigahertz erzeugen.



71 Lärmschutzwand Durchgangplatz Wittinsburg, BL



Die NISV arbeitet mit Immissions- (IGW) und Anlagegrenzwerten (AGW). Die IGW dienen dem Schutz vor erwiesenermassen gesundheitsgefährdender Strahlung. Sie müssen deshalb überall eingehalten sein, wo Menschen sich (für kurze oder längere Zeit) aufhalten können (Art. 13 Abs. 1 NISV). Die AGW liegen deutlich unterhalb der IGW und bezwecken die vorsorgliche Minimierung der Strahlenbelastung zur Vorbeugung negativer Gesundheitsauswirkungen, die heute noch nicht bekannt sind, bei einer Langzeitexposition aber als möglich erachtet werden. Sie richten sich nach dem Stand der Technik, sind für die Strahlung einer einzelnen Anlage massgebend und müssen in der Regel überall dort eingehalten werden, wo Menschen sich längere Zeit aufhalten. Man spricht von Orten mit empfindlicher Nutzung (OMEN). Als OMEN gelten Räume in Gebäuden, in denen sich Personen regelmässig während längerer Zeit aufhalten, beispielsweise Wohn- und Schlafzimmer, Arbeitsplätze, Schulräume, aber auch Aussenräume wie raumplanerisch festgesetzte Kinderspielplätze. Ab welcher Dauer von einer Langzeitexposition gesprochen werden muss, ist nicht scharf definiert. Die Grenze liegt bei einer Grössenordnung von 800–1000 Stunden pro Jahr, was bei einem durchgehenden Aufenthalt 34 bis 42 Tagen entspricht. Vor diesem Hintergrund sind auch bewegliche Unterkünfte wie Wohnmobile, die längere Zeit ortsfest verwendet werden, als Gebäude, in denen sich Personen regelmässig während längerer Zeit aufhalten können (vgl. Art. 3 Abs. 3 Bst. a NISV), zu qualifizieren. Beim Schutz vor nichtionisierender Strahlung sind Standplätze folglich als Orte mit empfindlicher Nutzung (OMEN) zu klassifizieren. Bei den Standplätzen sind gemäss dieser Klassifizierung die IGW nach Anhang 2 NISV wie auch die vorsorglichen Emissionsbegrenzungen nach Anhang 1 NISV einzuhalten. Letzteres bedeutet in den meisten Fällen die Einhaltung der AGW. Für alte (d.h. vor Inkrafttreten der NISV rechtskräftig bewilligte) Hochspannungsleitungen und Eisenbahnen gibt es indes generelle Erleichterungen. Ausserdem kann die Behörde unter gewissen Bedingungen für Hochspannungsleitungen, Unterwerke, Schaltanlagen, Transformatorstationen, Eisenbahnen, Radaranlagen und sämtliche Sendeanlagen für Funkanwendungen (ausgenommen Mobilfunkanlagen) ausnahmsweise auch eine Überschreitung des AGW an OMEN bewilligen.

Durchgangs- und Transitplätze stellen keine OMEN dar. Demnach sind bei den Durchgangs- und Transitplätzen die Immissionsgrenzwerte (IGW) nach Anhang 2 NISV einzuhalten.

Was die Anforderungen der NISV anbelangt, ist entscheidend, dass – mit Ausnahme von Art. 16 NISV (Ausscheidung von neuen Bauzonen), – die Pflicht zur Einhaltung der Grenzwerte einseitig bei den NIS-emittierenden Anlagen liegt. Für die Eigentümer und Eigentümerinnen von Grundstücken wird die mögliche Nutzung einer Bauparzelle nicht durch die Anforderungen der NISV beschränkt, sondern richtet sich insbesondere nach dem geltenden Zonenplan, dem Baureglement und allfälliger im Grundbuch eingetragener Einschränkungen. Bei Konflikten mit der NISV wird der Neu- oder Umbau einer NIS-emittierenden Anlage nicht bewilligt oder muss eine bestehende Anlage gegebenenfalls saniert werden.

Gemäss NISV sind Standplätze als Orte mit empfindlicher Nutzung (OMEN) zu klassifizieren. Demnach sind auf Standplätzen die Immissionsgrenzwerte nach Anhang 2 NISV und in den meisten Fällen auch die Anlagegrenzwerte nach Anhang 1 NISV einzuhalten. Durchgangs- und Transitplätze für eine Aufenthaltsdauer von bis zu einem Monat sind keine OMEN. Für Durchgangs- und Transitplätze mit einer kurzen Aufenthaltsdauer genügt die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte (IGW) nach Anhang 2 NISV.



In Kürze

4.8.3. Luftreinhaltung

Die Vorschriften zur Luftreinhaltung haben zum Ziel, eine möglichst hohe Luftqualität sicherzustellen. Die Luftreinhalteverordnung (LRV) vom 16. Dezember 1985 präzisiert den Schutzauftrag des USG und enthält detailliertere Ausführungsvorschriften sowie Emissions- und Immissionsgrenzwerte.

Anders als beim Lärmschutz ist die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte bei Luftbelastungen oft nicht auf einen einzelnen Verursacher zurückzuführen, sondern wird von mehreren Anlagen verursacht. Damit die Verursacher möglichst gleichrangig in die Pflicht genommen werden, verlangt das USG von den Kantonen die Erstellung eines Massnahmenplans für das gesamte lufthygienische Belastungsgebiet (Art. 44a USG). Darin werden die einzelnen Emissionsquellen bezeichnet, die für die Entstehung der übermässigen Immissionen



verantwortlich sind, ihre jeweilige Bedeutung für die Gesamtbelastung umschrieben und Massnahmen definiert, die zur Verhinderung oder Beseitigung übermässiger Immissionen zu ergreifen sind. Er ist für die Behörden verbindlich.

Als Massnahmen kommen in Frage:

- Verkürzung der Sanierungsfristen, z.B. bei Heizungssanierungen,
- ergänzende oder verschärfte Emissionsbegrenzungen bei stationären Anlagen, z.B. Filterpflicht bei Industrieanlagen,
- bauliche, betriebliche, verkehrslenkende oder verkehrsbeschränkende Massnahmen beim Verkehr, z.B. Beschränkung der Betriebszeiten, Parkleitsysteme und Fahrtenmodelle.

Fragen zur Luftreinhaltung sind für Halteplätze insofern relevant, als viele Plätze schon heute neben Anlagen und Infrastrukturen (Autobahnen, Abbaugelände, Deponien, ARA's usw.) liegen, von denen gesundheitsschädigende Emissionen und störende Gerüche ausgehen. Bei der Standort-suche für Halteplätze ist die Luftreinhaltung zu berücksichtigen oder es sind auf dem Platz selbst Massnahmen zum Schutz der Nutzer und Nutzerinnen zu prüfen.

Die Menschen auf Stand-, Durchgangs- und Transitplätzen sind vor gesundheits-schädigenden Luftschadstoffen und vor störenden Gerüchen zu schützen.



4.9. Mitwirkung und Beschwerdeberechtigung Jenischer, Sinti und Roma in Planungsverfahren

Rechtsmittel und Beschwerdeberechtigung

Im Zusammenhang mit dem Rechtsschutz werden regelmässig die Begriffe «Rechtsmittel» und «Beschwerdeberechtigung» verwendet:

Rechtsmittel haben das Ziel, behördliche Anordnungen zu überprüfen. Sie müssen innerhalb bestimmter Fristen eingereicht werden und bestimmte Formvorschriften einhalten. Rechtsmittel stehen vor allem in Form von Einsprachen, Rekursen und Beschwerden zur Verfügung, wobei die Bedeutung der Bezeichnungen in den verschiedenen Kantonen teilweise unterschiedlich sind. Einsprachen richten sich an die erstentscheidende Behörde selbst oder an eine andere Behörde der gleichen Stufe mit dem Anliegen, den Entscheid nochmals zu überdenken und allenfalls abzuändern. Mit einer Beschwerde oder einem Rekurs wird der Entscheid der erstentscheidenden Behörde bei einer übergeordneten Instanz, beispielsweise beim Regierungsrat oder bei einer verwaltungsexternen Rekurskommission, angefochten. Dieser Entscheid kann in der Regel mit Beschwerde an das oberste kantonale Gericht und danach an das Bundesgericht weitergezogen werden.

Unter der Beschwerdeberechtigung versteht man die Befugnis, ein Rechtsmittel zu ergreifen. Diese Befugnis besitzt grundsätzlich

nur, wer von einem Entscheid oder Erlass besonders berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung hat. Es sind dies in der Regel Personen, die in besonders naher räumlicher Beziehung zum angefochtenen Entscheid stehen, wie Grundeigentümer oder Nachbarn. Eine besondere Legitimation sieht die Gesetzgebung für Umweltorganisationen und Vereinigungen des Natur- und Heimatschutzes für die in ihren Bereich fallenden Belange vor («ideelle Verbandsbeschwerde»). Andere Organisationen und Verbände sind im eigenen Namen, aber im Interesse ihrer Mitglieder beschwerdeberechtigt («egoistische Verbandsbeschwerde»), dies unter folgenden Voraussetzungen:

- Juristische Persönlichkeit des Verbands (z.B. Verein);
- Interessenvertretung der konkreten Art als Satzungszweck (z.B. Statuten);
- Betroffenheit von Interessen der Mitglieder;
- Beschwerdeberechtigung aller oder einer grossen Mehrheit der Mitglieder selbst.

Ebenfalls zur Beschwerde berechtigt sind Gemeinden und Kantone (Autonomiebeschwerde) sowie einzelne Fachstellen des Bundes (Behördenbeschwerde).



4.9.1. Richtplanverfahren

Die Bevölkerung – und somit auch die Jenischen, Sinti und Roma – muss über die Ziele und den Ablauf der Richtplanung unterrichtet werden, damit sie sich an der Entscheidungsfindung beteiligen kann (Art. 4 Abs. 1 und 2 RPG). Die Kantone müssen regeln, wie die Gemeinden, andere Träger raumwirksamer Aufgaben und beschwerdeberechtigte Umwelt, Natur- und Heimatschutzorganisationen beim Erarbeiten der Richtpläne mitwirken können (Art. 10 Abs. 2 RPG). Für die Interessenvertretung der Jenischen, Sinti und Roma besteht diese rechtliche Grundlage und der damit einhergehende Anspruch auf Mitwirkung bei Richtplananpassungen jedoch nicht.

Um den Minderheitenschutz zu gewährleisten, ist es dennoch geboten, die Interessenvertreter und -vertreterinnen der Jenischen, Sinti und Roma möglichst frühzeitig einzubinden, wenn inhaltliche Änderungen anstehen, die sie betreffen. Verschiedene Organisationen der Jenischen, Sinti und Roma vertreten gegenüber den Behörden deren Interessen in der Schweiz (z. B. Art. 2 Statuten der Radgenossenschaft der Landstrasse vom 5.3.2016, ergänzt 17.3.2018). Auch die Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende unterstützt die fahrenden Jenischen, Sinti und Roma bei der Verbesserung ihrer Lebensbedingungen. Diese Organisationen und allenfalls lokale Vertreter und Vertreterinnen der fahrenden Bevölkerung stehen für eine Zusammenarbeit gerne zur Verfügung.

Kantonale Richtpläne sind für Behörden verbindlich und können von Privaten und Verbänden nicht angefochten werden. Diese haben die Möglichkeit, bei Beschwerden gegen den späteren Nutzungsplan eine vorfrageweise Überprüfung des Richtplans zu verlangen. Man spricht in diesem Zusammenhang von einer akzessorischen Überprüfung des Richtplans.

Direkt gegen den Richtplan wehren können sich die Gemeinden, wenn es um die Wahrung ihrer kommunalen Planungsautonomie geht (Autonomiebeschwerde).

4.9.2. Kantonale und kommunale Nutzungsplanverfahren

Kantonale und kommunale Nutzungspläne legen die zulässige Nutzung des Bodens allgemeinverbindlich fest und gelten damit insbesondere auch für die Grundeigentümer. Für die Fahrenden besteht jedoch die Schwierigkeit, dass sie – weil nicht sesshaft – ihre Interessen an verschiedenen Orten einbringen müssten. Dies führt dazu, dass sie nur schwer Zugang zu den notwendigen Informationen und den formellen Mitwirkungsprozessen haben. Es ist deshalb sinnvoll, die Interessenvertreter und -vertreterinnen der Jenischen, Sinti und Roma sowie die Stiftung Zukunft Schweizer Fahrende aktiv zu informieren und frühzeitig im Nutzungsplanverfahren mitwirken zu lassen, wenn Änderungen im Zusammenhang mit ihrer Halteplatzsituation vorgenommen werden.

Wenn die Behörden die Betroffenen in die Lösungsfindung einbeziehen, können sie damit spätere Rechtsstreitigkeiten verhindern.

Das Bundesrecht schreibt den Kantonen vor, dass sie für den Rechtsschutz bei der Änderung von Nutzungsplänen mindestens ein Rechtsmittel zur Verfügung stellen müssen (Art. 33 Abs. 2 RPG). Beschwerdeberechtigt sind betroffene Private und Verbände («ideelle Verbandsbeschwerde» bei gesetzlicher Grundlage, «egoistische Verbandsbeschwerde» bei Erfüllung der nachfolgend erwähnten Voraussetzungen) sowie Gemeinwesen (Autonomiebeschwerde).

Die Organisationen der Jenischen, Sinti und Roma und die Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende können gegen Nutzungspläne die «egoistische Verbandsbeschwerde» ergreifen, wenn eine grosse Anzahl oder die Mehrheit ihrer Mitglieder von einem Entscheid betroffen ist und jedes dieser Mitglieder selbst berechtigt wäre, Beschwerde zu führen (Urteil 1C_181/2019 E. 1.2.2 Kanton Bern, nicht publiziert in BGE 147 I 103; vgl. Aemisegger Heinz / Marti Arnold, 2020).



In Kürze

Die Organisationen der Jenischen, Sinti und Roma sowie die Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende werden bei der Erarbeitung von Richtplananpassungen im Zusammenhang mit Halteplätzen möglichst frühzeitig informiert und eingebunden.



In Kürze

Da die an einem Halteplatz interessierten Jenischen, Sinti und Roma meist nicht in der Gemeinde wohnhaft sind, ist es geboten, ihre Vertreter und Vertreterinnen sowie die Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende aktiv in das Nutzungsplanverfahren einzubinden. Dies ist insofern von Bedeutung als die Organisationen im Nutzungsplanverfahren Rechtsmittel ergreifen können (egoistisches Verbandsbeschwerderecht), um sich gegen einen Entscheid zu wehren.

4.9.3. Baubewilligungsverfahren

Das Baubewilligungsverfahren ist im kantonalen und zum Teil im kommunalen Recht geregelt. Das Bundesrecht enthält bestimmte allgemeine Vorgaben zum Rechtsschutz. Die meisten Kantone sehen vor, dass gegen ein Bauvorhaben während der zeitlich befristeten öffentlichen Auflage (Bekanntmachung) Einsprache erhoben werden kann. Befriedigt der Bauentscheid den Baugesuchsteller nicht, kann er gegen die Verfügung Beschwerde erheben: zuerst vor kantonalen Verwaltungs- und Gerichtsinstanzen, anschliessend vor Bundesgericht. Auch Dritte können sich bei besonderer Betroffenheit gegen eine erteilte Baubewilligung zur Wehr setzen. Beschwerde kann grundsätzlich aber nur erheben, wer sich vorgängig am Einspracheverfahren beteiligt hat, vom angefochtenen Entscheid besonders berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung oder Änderung des Entscheids hat.



In Kürze

Die Organisationen der Jenischen, Sinti und Roma sowie die Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende können von der sogenannten «egoistischen Verbandsbeschwerde» Gebrauch machen und in Baubewilligungsverfahren Rechtsmittel ergreifen.

4.9.4. Informelle Mitwirkung

Die nachfolgenden Ausführungen geben erfahrungsbasierte Inputs für die informelle Mitwirkung verschiedenster Akteure bei der Erstellung von Halteplätzen. Gerade weil die fahrenden Jenischen, Sinti und Roma zu den formellen Planungsverfahren nur schwer Zugang haben,

aber auch aufgrund der hohen Komplexität von Halteplatzprojekten, kommt der informellen Mitwirkung sowie der Kommunikation eine wichtige Bedeutung zu.

Akteure

Bei der Planung, dem Bau und Betrieb von Halteplätzen sind in der Regel verschiedene kantonale und kommunale Stellen involviert. Oftmals sind konkrete Projekte mit Ängsten und Vorurteilen aus der Bevölkerung konfrontiert. Die künftigen Nutzer und Nutzerinnen erwarten einen bedarfsgerechten Halteplatz und es ist deshalb abzuklären, welche Ansprüche die fahrenden Jenischen, Sinti und Roma haben. Zu den wichtigsten Akteuren gehören folglich die Vertreter und Vertreterinnen aus den involvierten kantonalen Ämtern, aus Politik und Verwaltung der Standortgemeinde, der Landbesitzer, die Vertretung der fahrenden Jenischen, Sinti und Roma sowie der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende (s. Kap.2.4). Je nach Ausgangslage sind weitere Akteure wie Vereine, Verbände, Interessensvertretungen oder die Anwohnerschaft zu berücksichtigen.

Kommunikation

Die schriftliche Kommunikation mit den Vertretern und Vertreterinnen der fahrenden Jenischen, Sinti und Roma wird durch mündliche Absprachen ergänzt. Denn durch die nomadische Lebensweise sind ihre schriftliche Erreichbarkeit und die Möglichkeiten darauf zu antworten, nicht immer gewährleistet.

Vorgehen

Haben die kantonalen Behörden einen potenziellen Standort ermittelt, so ist mit den fahrenden Jenischen, Sinti oder Roma und deren Organisationen in einem ersten Schritt zu klären, ob dieser aus ihrer Sicht geeignet ist und das Projekt weiterverfolgt werden soll. Ist dies der Fall, gilt es, die Standortgemeinde und den Landbesitzer, respektive die Landbesitzerin, einzubeziehen und von der Notwendigkeit des Halteplatzes zu überzeugen. Zentrale Argumente in der Kommunikation mit der Gemeinde und dem Landbesitzer sind die verbindlichen Grundlagen (Gesetze, Konzepte, Richtplan usw.), der ausgewiesene Mangel, respektive Bedarf an Halteplätzen in der Region sowie die Eignung des Grundstückes für das geplante Vorhaben. Vertreter und Vertreterinnen der fahrenden Bevölkerung können zu diesem Zeitpunkt ihren Bedarf nach einem Halteplatz verdeutlichen und den Erstkontakt zur Nutzergruppe herstellen. Der Erstkontakt kann dazu dienen, Fragen und Vorur-



teile zur fahrenden Lebensweise zu thematisieren und erste Vorstellungen über den Betrieb des Platzes zu besprechen.

Im Hinblick auf die raumplanerische Sicherung und den Bau eines Halteplatzes steht die Frage nach den Prozessen und Entscheidungskompetenzen auf politischer Ebene, nach der Notwendigkeit einer Richtplan- oder einer Zonenplanänderung, einer kommunalen Volksabstimmung sowie nach den Zuständigkeiten für den Bau und den späteren Betrieb des Halteplatzes im Zentrum.

Der Betrieb eines Halteplatzes ist schon in der Planungsphase zu skizzieren, da gewisse Fragen der Platzgestaltung nur unter Berücksichtigung des Betriebskonzepts beantwortet werden können. Die involvierten Behörden, die fahrenden Jenischen, Sinti und Roma, ein künftiger Platzwart oder eine Platzwartin aber auch Private interessieren sich oft schon zu diesem Zeitpunkt für den Betrieb des Platzes. Sie wollen abschätzen können, welche Auf- oder Vorgaben dereinst auf sie zukommen.

Der Kreis der Akteure für eine informelle Mitwirkung und die Kommunikation sind auf die jeweilige Ausgangslage abzustimmen. Allenfalls lohnt es sich, hierzu eine Fachperson beizuziehen.

Sobald es an die konkrete Ausgestaltung eines Platzes geht, zeigt einerseits das Handbuch umfassend auf, wie dieser bedarfsgerecht gebaut wird. Andererseits sind die fahrenden Jenischen, Sinti und Roma sowie deren Organisationen mündlich anzuhören. Wenn möglich kommen ver-

schiedene Organisationen respektive Familien zu Wort, um unterschiedliche Haltungen zu einzelnen Aspekten deutlich zu machen und eine für alle tragfähige Lösung zu finden. Allenfalls gibt es bei der konkreten Ausgestaltung des Platzes weitere Akteure, die ein Interesse haben, informell mitzuwirken. Dies können beispielsweise die künftigen Platzbetreiber oder auch Anstösser und Anstösserinnen der Parzelle sein.

Es ist wichtig, dass sich die Behörden im Klaren sind, inwieweit Vorschläge aufgenommen werden können, ob die notwendigen Ressourcen dazu vorhanden sind und wo keine Anpassungen möglich sind. Sofern es Einschränkungen gibt (finanziell, technisch, baulich, betrieblich), sind diese den Teilnehmern und Teilnehmerinnen zu Beginn der Zusammenarbeit gut begründet darzulegen, um keine falschen Erwartungen zu wecken.

Auf das Vorgehen bei der Erarbeitung des Platzreglements sowie die laufende Zusammenarbeit während des Betriebs wird in den Kapiteln zum Betrieb der Stand-, Durchgangs- und Transitplätze (6.3, 7.3, 8.3) jeweils näher eingegangen. Die Mitwirkung wird auch hier empfohlen.

Die Partizipation der interessierten Kreise, insbesondere die der fahrenden Jenischen, Sinti und Roma sowie deren Organisationen, ist in allen Projektphasen – von der Standortevaluation bis zum laufenden Betrieb – zu gewährleisten.



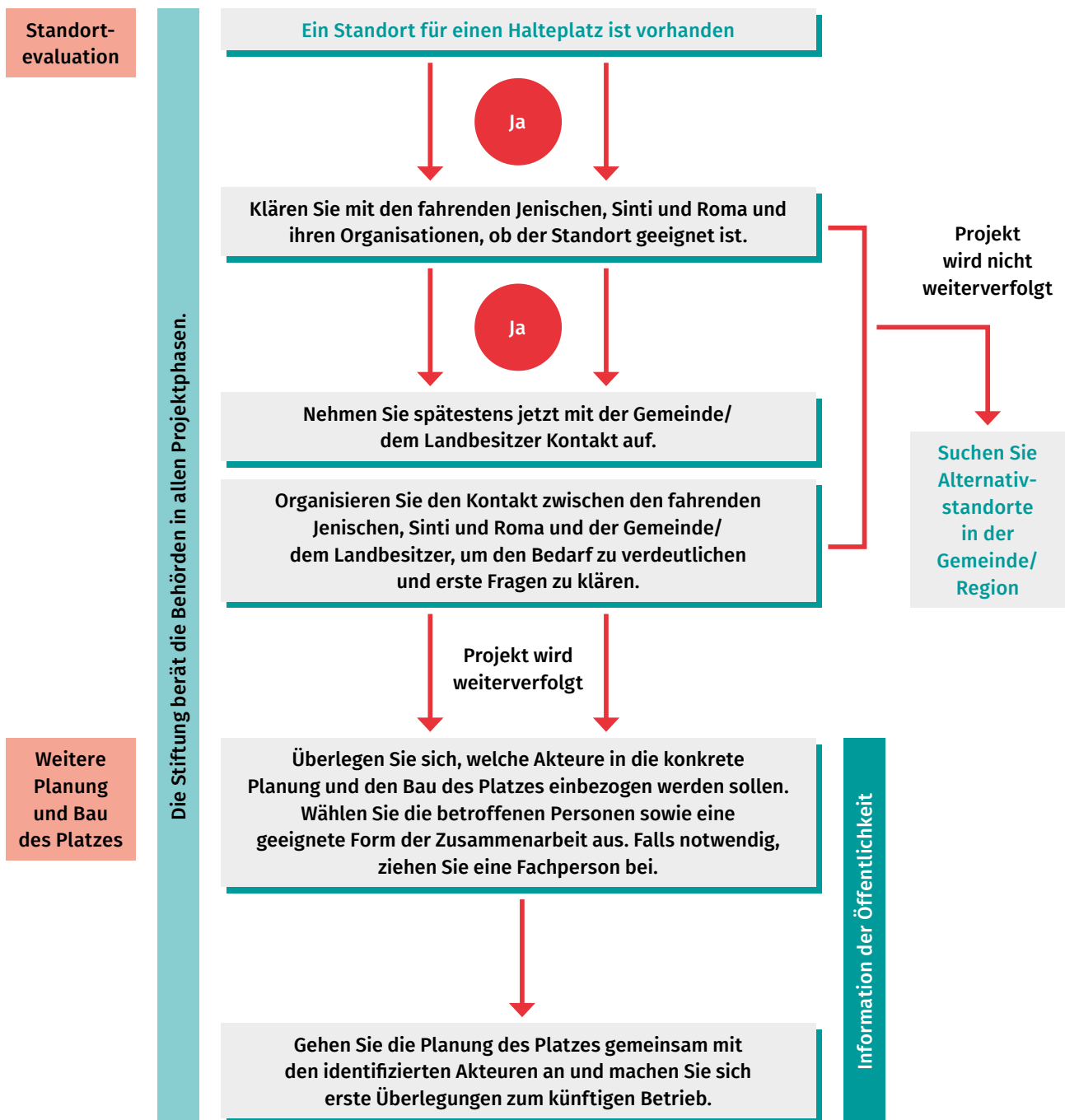
In Kürze



8 | Workshop Sanierung Durchgangplatz Wittinsburg, BL



Partizipation während der Planung eines Stand-, Durchgangs- oder Transitplatzes





5. Arbeitsorganisation in der Verwaltung

5.1. Eine kantonale Anlauf – respektive Fachstelle «fahrende Jenische, Sinti und Roma»

Die Verbesserung der Lebensbedingungen der fahrenden Jenischen, Sinti und Roma ist eine Querschnittsaufgabe, die verschiedene Fachbereiche tangiert: Die Planung und vielerorts auch der Bau von Halteplätzen werden meist vom kantonalen Planungs-, Tief- oder Hochbauamt ausgeführt. Spätestens in der Betriebsphase sind das kantonale oder kommunale Sozial-, Schul- und Sicherheitswesen involviert. Um die Koordination dieser interdisziplinären Aufgaben zu gewährleisten, sind klare Zuständigkeiten und Kompetenzen innerhalb der Verwaltung, insbesondere auf der kantonalen aber auch auf der kommunalen Ebene, notwendig. Ist dies nicht der Fall, besteht die Gefahr, dass die Ressourcen für die anstehenden Aufgaben nicht vorhanden sind und sich keine Stelle für zuständig erklärt. Auf kantonaler Ebene hat es sich deshalb bewährt, zur Bearbeitung der Fragen rund um die fahrende Lebensweise eine klare Anlauf- respektive Fachstelle zu etablieren, die politisch legitimiert und mit den notwendigen Ressourcen ausgestattet ist, um ihre Aufgaben zu erfüllen.

In der Regel bildet eine Person die zentrale Anlaufstelle für sämtliche Fragen zur Thematik. Diese Person verfügt über ein Netzwerk oder eine Arbeitsgruppe mit Vertretern und Vertreterinnen aus weiteren betroffenen Fachgebieten, die sie bei Bedarf unterstützen.

Die kantonale Fachstelle fördert das Verständnis für die Kultur der fahrenden Jenischen, Sinti und Roma innerhalb der Verwaltung wie auch in der Öffentlichkeit. Sie setzt sich insbesondere für die Schaffung und den Erhalt von Halteplätzen ein.

- Sie koordiniert während der Planungs-, Bau- und Betriebsphase von Halteplätzen die Tätigkeiten zwischen den verschiedenen involvierten Abteilungen und Ämtern innerhalb des Kantons.
- Sie pflegt den Kontakt und die Zusammenarbeit mit weiteren Beteiligten wie dem Bund, der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende, den Platzbetreibern im Kanton sowie mit den fahrenden Jenischen, Sinti und Roma und deren Organisationen.

- Sie berät und unterstützt die Gemeinden aktiv bei der Ausübung ihrer Aufgaben, insbesondere beim laufenden Betrieb der Halteplätze und sorgt für einen regelmässigen Erfahrungs- und Wissensaustausch innerhalb des Kantons.
- Sie ist zudem Ansprechstelle für Fragen privater Grundeigentümer und -eigentümerinnen oder Gemeinden rund um den Spontanhalt.

Je nach Ausgangslage im Kanton variiert die Ausrichtung des Pflichtenhefts und kann weitere Aspekte der fahrenden Lebensweise beinhalten. Beispielsweise kann sie eine vermittelnde Rolle bei irregulären Landnahmen einnehmen oder Medienschaffenden sowie interessierten Kreisen als Ansprechperson zur Verfügung stehen.

Beispiele: Die beiden Kantone Aargau und Zürich verfügen bereits seit vielen Jahren über eine Fachstelle «Fahrende». Informationen zu deren Organisation können ihren jeweiligen Konzepten und Webseiten entnommen werden.

- Kanton Aargau: ag.ch
- Kanton Zürich: zh.ch

Kantone, die über Halteplätze für Jenische, Sinti und Roma verfügen oder gemäss Standbericht, respektive ihrer Richtplanung, Plätze erstellen sollten, wird empfohlen, eine «Anlauf- respektive Fachstelle Fahrende» zu schaffen.



5.2. Aufgabenteilung Kanton-Gemeinden bei Betrieb und Unterhalt

Ist ein Halteplatz einmal erstellt, können die Zuständigkeiten für dessen Betrieb und Unterhalt unterschiedlich gelöst werden: In diversen Kantonen hat es sich bewährt, dass der Kanton – in Absprache mit der Gemeinde – auch für den Betrieb und Unterhalt des Halteplatzes verantwortlich ist. Dies ist vor allem in mittleren und kleineren Gemeinden empfehlenswert, wenn der Betrieb aufgrund der Grösse der Gemeinde die vorhandenen Ressourcen sprengen würde oder um grundsätzlichen Bedenken gegenüber einem Halteplatz entgegenzukommen.

Beispiel Durchgangsplatz Wittinsburg, Kanton Basel-Landschaft

Kanton und Gemeinde sind bei dem 2021 vollständig sanierten Durchgangsplatz Wittinsburg zum einvernehmlichen Schluss gekommen, dass der Betrieb durch den Kanton sinnvoll ist. Da es sich bei Wittinsburg um eine kleine Gemeinde mit rund 400 Einwohnern handelt, würde der laufende Betrieb und Unterhalt des Platzes deren Ressourcen übermässig beanspruchen.

Eine weitere Möglichkeit besteht darin, dass die Standortgemeinden, entweder in eigener Verantwortung oder im Auftrag des Kantons, für den laufenden Betrieb und Unterhalt des Platzes sorgen. Oftmals erteilt der Kanton der Standortgemeinde einen Leistungsauftrag und gewährt ihr eine Defizitgarantie, so beispielsweise in den Kantonen Bern und Aargau. Für die Gemeinde entstehen dadurch keine oder nur geringe Kostenrisiken.

Beispiel Kanton Bern: In seinem *Konzept für Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Fahrende im Kanton Bern vom Juni 2011* hält der Kanton das Vorgehen und die Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden bei der Realisierung und dem Betrieb von Halteplätzen fest. Das zwei Jahre später verfasste Standortkonzept für Fahrende im Kanton Bern enthält Aussagen zum Bedarf sowie die Ergebnisse einer ersten Standortevaluation.

Sobald der Kanton Bern über einen geeigneten Standort für einen Stand-, Durchgangs- und Transitplatz verfügt, legt er diesen im kantonalen Richtplan fest (Massnahme D_08). Zur raumplanerischen Sicherung eines Halteplatzes kann er bei Bedarf eine kantonale Überbauungsordnung (KUeO) erlassen. Erfolgt diese im koordinierten Verfahren nach dem kantonalen Koordinationsgesetz (KoG 724.1), beinhaltet sie auch die Baubewilligung. Der Kanton steht hiermit politisch für das Vorhaben ein und entlastet die Gemeinden von den erforderlichen Arbeiten und Kosten.

In einer Leistungsvereinbarung mit der Standortgemeinde regelt der Kanton Bern die Zuständigkeiten in Bezug auf die Realisierung und den Betrieb eines Halteplatzes. Der Kanton trägt die gesamten Kosten für die Planung und begleitet den Bau. Die Zuständigkeit für den Betrieb wird in der Regel der Gemeinde übertragen (ausser Transitplatz Wileroltigen). Der Kanton sichert den Standortgemeinden, basierend auf Artikel 30 des kantonalen Kulturförderungsgesetzes (KKFG 423.11), die Übernahme eines allfälligen Betriebsdefizits zu.

Auch der Kanton Aargau übernimmt die Baukosten sowie Betriebsdefizite und weitere Kosten, die durch Halteplätze entstehen (vgl. Konzept Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende Kanton Aargau, 2021).



6. Standplätze

Standplätze bieten Raum für einen festen Wohnsitz der fahrenden Jenischen und Sinti in der Schweiz. Sofern sie nicht auf Reisen sind, halten sie sich auf einem Standplatz auf und wohnen da in Fahrnisbauten, wie kleineren Wohncontainern, Holzbauten oder leben in ihrem Wohnwagen. Das Zusammenleben auf einem Standplatz ist den fahrenden Familien für den Erhalt ihrer Kultur und Sprache wichtig.

Ein Standplatz besteht in der Regel aus einer Parzelle, die in mehrere Stellplätze unterteilt ist. Heute bestehen zwei Varianten der Standplatznutzung und des Betriebs: In den meisten Fällen mieten die Bewohner und Bewohnerinnen einen Stellplatz respektive eine Fläche, worauf sie eine Fahrnisbaute errichten oder ihren Wohnwagen abstellen. In der Stadt St. Gallen hingegen wurden auf dem Standplatz «Schiltacker» durch eine eigens hierzu gegründete Stiftung Wohncontainer erstellt. Die Jenischen und Sinti befinden sich in einem Mietverhältnis mit der Stiftung (Vorlage Stadtparlament Nr.3696 vom 11.10.2011).

Verschiedentlich besteht auf ganzjährig geöffneten Durchgangsplätzen die Möglichkeit, im Winter mehrere Monate vor Ort zu bleiben und im eigenen Wohnwagen zu überwintern. Nach der Wintersaison stehen diese Plätze wieder für eine andere Nutzung zur Verfügung (z.B. als Campingplatz in Erlach) oder werden als normaler Durchgangsplatz verwendet (z.B. in Basel und Aarau).

Wenn von einem Mangel an Standplätzen gesprochen wird, so betrifft dies diejenigen Plätze, die dauerhaft gemietet werden können und den Bau einer Fahrnisbaute erlauben. Fahrende Jenische und Sinti wollen über einen festen Wohnsitz verfügen und ihre Papiere bei der Wohngemeinde hinterlegen. Sie möchten den Stellplatz oder die Baute folglich unbefristet mieten und sich so einrichten, dass sie jederzeit an diesen Ort zurückkehren können. Die nachfolgenden Ausführungen zur Platzgestaltung und zur notwendigen Infrastruktur konzentrieren sich deshalb hauptsächlich auf Plätze, die mit Fahrnisbauten versehen und dauerhaft bewohnt werden können.

Fahrende Jenische und Sinti benötigen Standplätze, die sie dauerhaft als festen Wohnsitz ausserhalb der Reisezeit, mieten können.



6.1. Anforderungen der Bewohner und Bewohnerinnen an den Standort

Aufgrund seiner Funktion als Winterquartier und fester Wohnsitz ausserhalb der Reisesaison ist die Nutzung eines Standplatzes vergleichbar mit der Wohnsituation der sesshaften Bevölkerung. Die Anforderungen der Nutzer und Nutzerinnen an einen Standort bezüglich Lage und Schutz vor Immissionen (vgl. Kap. 4.8) orientieren sich deshalb an einer Wohnnutzung. Ein Standplatz ist demzufolge sinnvoll in das bestehende Siedlungsgebiet zu integrieren. Für Familien mit schulpflichtigen Kindern ist die Erreichbarkeit der Schulen sehr wichtig. Die Kinder sollen den Schulweg selbstständig zurücklegen können. Dabei sind sowohl die Distanz zum Wohnort wie auch die Schulwegsicherheit zu berücksichtigen. Eine gute Erreichbarkeit von weiteren zentralen Einrichtungen wie Geschäften oder der medizinischen Versorgung sowie ein Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz sind wünschenswert (zur Standortsuche vgl. auch Kap. 4.5.4).

Ein Standplatz ist sinnvoll in das bestehende Siedlungsgebiet zu integrieren und vor schädlichen Immissionen zu schützen.

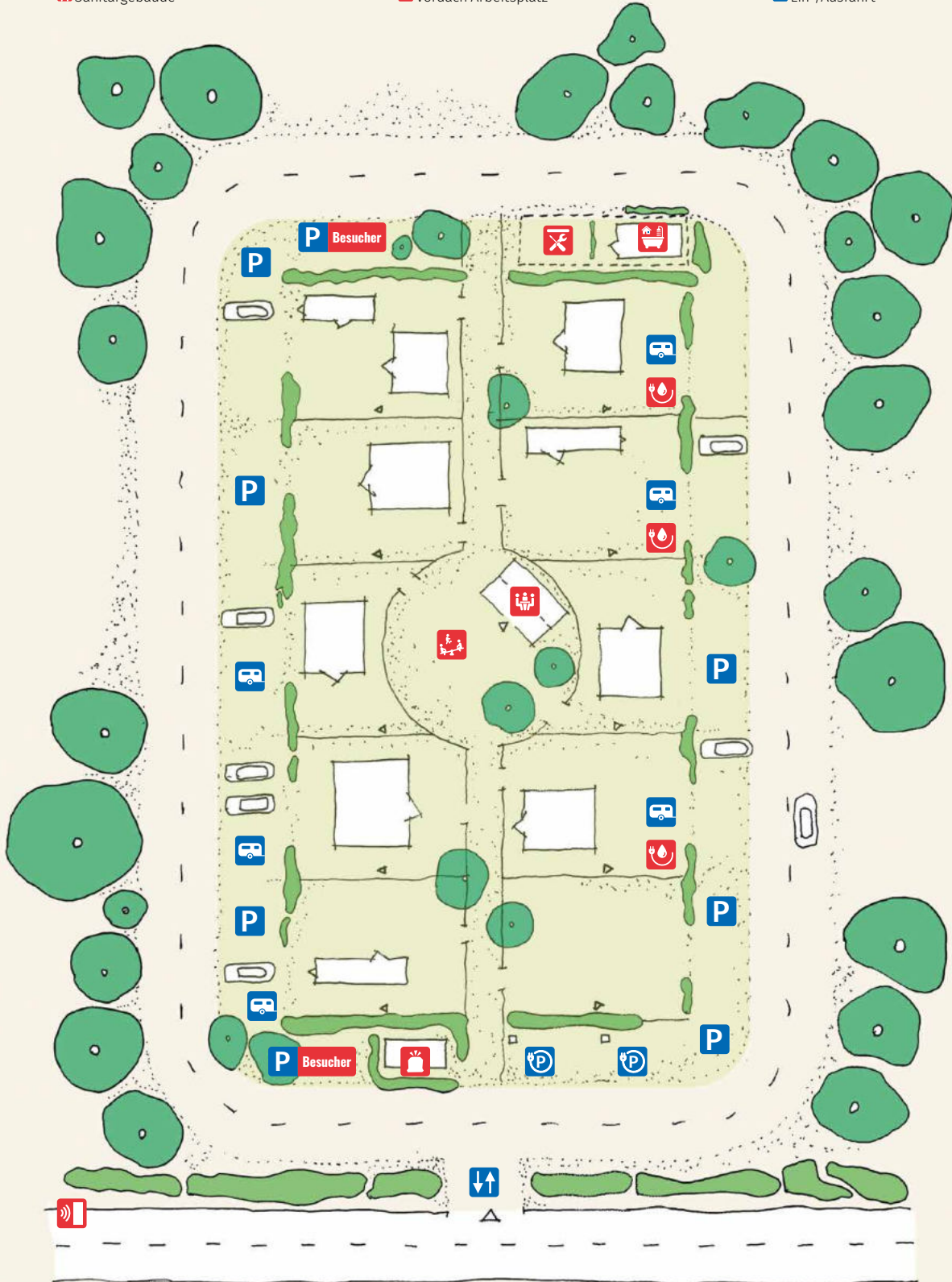


6.2. Platzgestaltung und Infrastruktur

Zur minimalen Ausstattung eines Standplatzes gehört die Erschliessung der Stellplätze respektive Wohneinheiten mit Strom und Wasser sowie ein Anschluss an die Kanalisation und allenfalls an das örtliche Kommunikationsnetz. Je nach Ausgestaltung und Betriebskonzept kommen weitere Elemente hinzu wie Briefkästen, Beleuchtung,



- Abfallentsorgungsstelle
- Strom-, Wasser-, Kanalisationsanschluss
- Fahrrisbaute, Container, Wohnwagen
- Sanitärgebäude
- Parkplätze
- Besucherparkplätze
- Parkplätze mit Ladestationen für Elektroautos
- Vordach Arbeitsplatz
- Gemeinschaftsraum
- Freifläche, Spielplatz
- Lärmschutzwand
- Ein-/Ausfahrt



A | Skizze eines Standplatzes



allgemein zugängliche Räume und Anlagen oder eine Umfriedung. Nicht zuletzt stellt sich die Frage nach den Heizmöglichkeiten im Winter.



Die Strom- und Wasserversorgung, der Anschluss an die Kanalisation und je nach Bedarf an das örtliche Kommunikationsnetz gehören zu den Grundanforderungen eines Standplatzes.

6.2.1. Anzahl Stellplätze und Flächenbedarf

Die Anzahl Stellplätze an einem Standort richtet sich nach dem lokalen Bedarf. Pro Standplatz sind in der Regel 10 bis 30 Stellplätze respektive Wohneinheiten sinnvoll. Die für einen Standplatz benötigte Fläche kann demnach stark variieren.

Die fahrenden Jenischen und Sinti stellen ihre Wohnwagen und Zugfahrzeuge gerne in der Nähe ihres Stellplatzes ab. Die dafür benötigten Abstellflächen gilt es einzuplanen. Ansonsten müssen die Bewohner und Bewohnerinnen für ihre Fahrzeuge und Wohnwagen bei jedem Aufenthalt auf dem Standplatz zusätzliche Einstell- oder Parkplätze organisieren. Dies ist mit weiteren Umständen und Kosten verbunden.

Durchschnittlich ist mit 200 bis 300 Quadratmetern pro Wohneinheit zu rechnen. Darin sind der private Umschwung, die Flächen für die Parkierung der Fahrzeuge, eine Fläche für das Arbeiten, Spielen und Zusammensein sowie die Sicherheitsabstände (Notfälle, Brandschutz) eingerechnet.

Vielfach wünschen die fahrenden Jenischen und Sinti auf den Standplätzen zwei bis drei Stellplätze, die nicht dauerhaft besetzt sind. Damit sollen Leute, die nicht auf dem Platz zu Hause sind, temporär oder den ganzen Winter über zu den dort ansässigen Familien stossen können.



Ein Standplatz beinhaltet, je nach Bedarf in der Region, rund 10 bis 30 Stellplätze. Werden sämtliche benötigten Flächen einberechnet, so ist pro Stellplatz mit durchschnittlich 200 bis 300 Quadratmetern zu rechnen.

6.2.2. Wohnen auf dem Standplatz

Auf Standplätzen werden in der Regel Fahrnisbauten erstellt. Diese einfache Bauweise gründet auf der Lebensweise der fahrenden Bevölkerung, deren räumlichen Ansprüchen und ihren meist bescheidenen finanziellen Mitteln. Ausführungen zu den rechtlichen Aspekten von Fahrnisbauten finden sich im *Kap. 4.7.1*.

Ob die fahrenden Jenischen und Sinti auf einem Standplatz lieber eine Fläche mieten und selbst eine Wohneinheit erstellen oder eine bereits bestehende Baute mieten, kann nicht abschliessend gesagt werden. Es sind unterschiedliche Präferenzen und persönliche (finanzielle) Möglichkeiten auszumachen. Sofern die Behörden für beide Varianten offen sind, kann die Frage mit den künftigen Bewohnern und Bewohnerinnen diskutiert werden. Grundsätzlich sind auch gemischte Varianten denkbar. Eine Mischform wurde bis heute jedoch noch nie angewendet.

Für die beiden heute existierenden Wohnformen empfiehlt die Stiftung, folgende Punkte zu regeln:

Variante a:

Die Bewohner und Bewohnerinnen mieten einen Stellplatz, errichten darauf eine Fahrnisbaute oder leben im Wohnwagen

Bei dieser Variante handelt es sich um die heute gängigste Form des Wohnens auf Standplätzen. Das Errichten einer eigenen Fahrnisbaute wirkt identitätsstiftend und hat dank der Eigenleistungen geringere Erstellungskosten zur Folge. Viele fahrende Jenische und Sinti sind gerne handwerklich tätig und kennen sich mit Bauarbeiten aus. Wenn fahrende Jenische und Sinti auf einem Standplatz selbst eine Fahrnisbaute errichten, ist klar zu regeln, was bezüglich Nutzung und Gestaltung der Bauten zulässig ist und wie die Zusammenarbeit mit den Behörden erfolgt. Handelt es sich um eine Spezialzone für Fahrende, können in den Zonenvorschriften, ansonsten im Platzreglement entsprechende Vorgaben erlassen werden.

Wenn die Behörden die fahrenden Familien beim Bau einer Wohneinheit unterstützen, beispielsweise indem sie vorgefertigte Elemente oder Dienstleistungen bereitstellen, sind deren Finanzierung und die Eigentumsverhältnisse zu regeln. Diese Fragen werden beispielsweise dann relevant, wenn jemand wegzieht, die Baute veräussern möchte oder bei Erbgängen. Je nach Ausmass der behördlichen Unterstützung kann auch ein Mietverhältnis in Betracht gezogen werden.

**Variante b:****Die Bewohner und Bewohnerinnen mieten eine bestehende Wohneinheit**

Erstellen die Behörden oder eine anderweitige Trägerschaft Wohneinheiten zur Vermietung, können mit vorgefertigten Elementen einfache Wohneinheiten respektive Fahrnisbauten errichtet werden. Dies bietet die Möglichkeit, einheitliche Standards zu setzen, beispielsweise für eine energieeffiziente Bauweise oder für das Heizen. Auch die Eigentumsverhältnisse und die Zuständigkeiten für den laufenden Unterhalt sind dadurch klar geregelt.

**In Kürze**

Jenische und Sinti bauen auf Standplätzen oftmals eine eigene Fahrnisbaute oder mieten in Ausnahmefällen eine bestehende Wohneinheit. Auf Standplätzen ist zu regeln, was bezüglich Nutzung und Gestaltung der Bauten zulässig ist und wie die Zusammenarbeit mit den Behörden erfolgt. Je nach Ausgangslage sind die Eigentumsverhältnisse und Zuständigkeiten auf dem Platz Gegenstand von weiteren Regelungen.

Isolieren und Heizen von Fahrnisbauten

Eine ungenügende Isolation der Fahrnisbauten hat bei hohen Temperaturen im Sommer wie auch in den kalten Wintermonaten gesundheitliche Konsequenzen. Im Winter fallen zudem sehr hohe Heizkosten an, die das Budget der Bewohner und Bewohnerinnen stark belasten. Bei den Fahrnisbauten ist deshalb auf eine möglichst gute Isolation zu achten und zu verhindern, dass die Bauten im Winterhalbjahr zusätzlich mit Strom

geheizt werden. Nur schon das Dämmen von einzelnen Elementen (Dach, Wände, Boden) oder der Einbau von guten Fenstern kann eine signifikante Verbesserung herbeiführen. Die Behörden berücksichtigen, dass Fahrnisbauten den rechtlichen Anforderungen, wie sie beispielsweise für die Dämmung von Gebäudehüllen bestehen, oft nicht gerecht werden und prüfen Erleichterungen.

Es ist lokal abzuklären, welche Möglichkeiten für das Heizen und allenfalls auch für die Energiegewinnung mittels erneuerbarer Energien bestehen, so dass die Kosten für die Nutzer und Nutzerinnen tragbar bleiben. Sofern die fahrenden Jenischen und Sinti selbst bauen, empfiehlt die Stiftung den Behörden, ihnen bezüglich der Isolation ihrer Bauten beratend zur Seite zu stehen und die Kostenersparnisse (Strom, Heizen) infolge einer energieeffizienten Bauweise aufzuzeigen.

In Versoix (GE) und in der Stadt Bern wurden Untersuchungen gemacht, um die Fahrnisbauten auf den bestehenden Standplätzen energetisch zu sanieren und mit guten Heizungen auszustatten. In Versoix konnten zwei Projekte erfolgreich umgesetzt werden. Die Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende erteilt hierzu gerne weitere Auskünfte.

Eine gute Dämmung der Fahrnisbauten ist für die Tragbarkeit der Heiz- und Nebenkosten zentral. Bei Bedarf sind hierzu unterstützende Massnahmen durch die Behörden zu prüfen.

**In Kürze****9 | Fahrnisbauten und Wohnwagen, Standplatz Bern-Buech, BE****10 | Innenraum einer Fahrnisbaute mit Pelletheizung, Standplatz Bern-Buech, BE**



6.2.3. Verdichtete Bauweise

Auf vielen Standplätzen in der Schweiz besteht ein grosses Bedürfnis nach zusätzlichem Wohnraum, damit weitere Familienmitglieder untergebracht werden können. Diesem Mangel an Stellplätzen kann entweder mit einer Erweiterung des Platzes oder mit einer verdichteten Bauweise begegnet werden. Auch im Sinne einer häuslicher Bodennutzung ist eine verdichtete Bauweise auf bereits bestehenden wie auch auf neuen Standplätzen, unter Einbezug der Bewohner und Bewohnerinnen sorgfältig zu prüfen. Grundsätzlich spricht nichts dagegen, auf Standplätzen mehrstöckige Wohneinheiten zuzulassen sowie bestehende (Bau-)Lücken konsequent zu schliessen.

6.2.4. Strom-, Wasser- und Abwasseranschluss

Jede Wohneinheit, respektive jeder Stellplatz, benötigt einen eigenen Strom- und Wasseranschluss und wird an das Abwassernetz angeschlossen. Die Anschlüsse befinden sich oftmals (ungünstig) ausserhalb der Bauten, am Rande des Stellplatzes. Aufgrund des ganzjährigen Betriebs kommen nur wintertaugliche Installationen in Frage. Beispielsweise müssen Wasserhähne im Aussenbereich im Winter entleert werden können. Sämtliche Anschlüsse sind so zu konstruieren,

dass nicht über Schläuche und Leitungen gefahren wird, weil dadurch rasch Schäden an der Infrastruktur entstehen.

Die Behörden prüfen die Möglichkeiten zur Erzeugung von Strom und Warmwasser mittels erneuerbarer Energien. Wenn die fahrenden Jenischen und Sinti selbst bauen, kann die Beratung respektive Unterstützung durch die Behörden bezüglich der Nutzung von erneuerbaren Energien sinnvoll sein. Diese erfolgt am besten umfassend, unter Einbezug von weiteren Aspekten wie der Dämmung der Bauten (vgl. Kap. 6.2.2.1) oder dem Einhalten von Bauvorschriften (vgl. Kap. 6.2.2).

Die Kostenabrechnung für Strom und Wasser erfolgt für jede Wohneinheit möglichst individuell nach Verbrauch.

Standplätze benötigen einen Anschluss an die Wasser- und Stromversorgung sowie an die Kanalisation. Die gesamte Infrastruktur auf Standplätzen wird winterfest gebaut.



In Kürze



11 | Zweistöckige Baute, Standplatz Bern-Buech, BE



6.2.5. Elektromobilität vorbereiten

Künftig wird auch die fahrende Bevölkerung über Elektrofahrzeuge verfügen, da in der Europäischen Union der Verkauf neuer Autos mit Verbrennungsmotoren nur noch bis 2035 zugelassen ist. Es ist absehbar, dass die Entwicklung hin zu Elektromotoren schon früher einsetzt. Dem Laden der Fahrzeuge auf Halteplätzen kommt bei der Elektromobilität eine hohe Bedeutung zu. Dieser Aspekt ist von den Behörden bei der Elektroplanung zu berücksichtigen. Die Stiftung empfiehlt, die Elektroinstallationen bereits heute so vorzubereiten, dass das spätere Nachrüsten von Ladestationen ohne grossen Aufwand möglich wird. Aus heutiger Perspektive ist zu klären, ob

- die Stromversorgung, respektive die Stromstärke, auf dem Platz ausreichend ist und
- welche Möglichkeiten bestehen, den Strom auf dem Platz zu verteilen.



In Kürze

Die künftige Nachfrage nach Ladestationen für die Elektromobilität ist bei der Planung der Stromversorgung zu berücksichtigen.

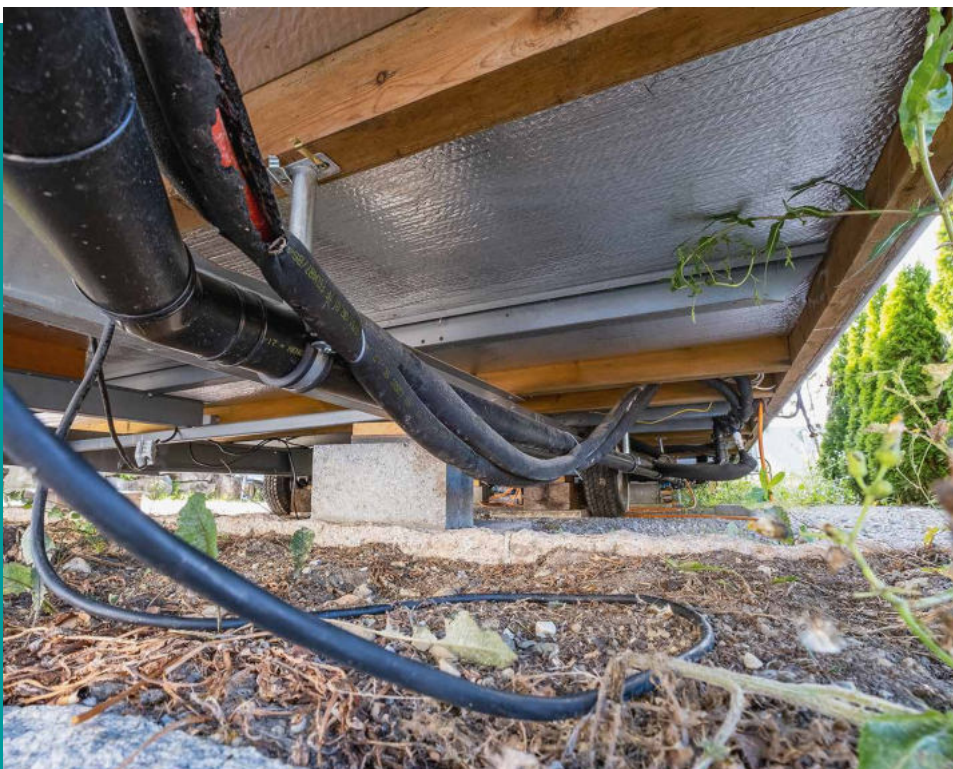
6.2.6. Internetzugang

Ein Internetzugang ist für die fahrenden Jenischen und Sinti notwendig, beispielsweise für ihre Ausbildung oder die Arbeit. Es ist zu prüfen, ob die Stellplätze auf einem Standplatz an das örtliche Festnetz anzubinden sind oder das ganze Areal mit einem für alle zugänglichen Hotspot zu versehen ist, so dass die Nutzung des Internets via WLAN möglich ist. Fahrende Jenische und Sinti nutzen das Internet bereits heute oft über das Mobilfunknetz mit ihren Mobiltelefonen, so dass keine weitergehende Infrastruktur notwendig ist.

Bei der Planung eines Standplatzes ist mit den künftigen Bewohnern und Bewohnerinnen abzuklären, ob die Nachfrage nach einem Festnetzanschluss oder einem WLAN-Hotspot auf dem Areal besteht.



In Kürze



12 | Untersicht sowie Strom- und Wasseranschlüsse einer Fahrnisbaute, Standplatz Bern-Buech, BE

6.2.7. Sanitäranlage

Wohnbauten auf Standplätzen verfügen zwar meistens, jedoch nicht in jedem Fall über eigene Toiletten, Duschen und Waschmaschinen. Die Erfahrung zeigt, dass auf grösseren Plätzen auch eine gemeinschaftliche Sanitäranlage, allenfalls mit Waschmaschinen und Trockner, sinnvoll ist. Diese Infrastruktur wird namentlich von den Nutzerinnen und Nutzern der mobilen Stellplätze, bei fehlenden oder defekten privaten Anlagen oder von Besucherinnen und Besuchern nachgefragt.

In Kürze

Auf grösseren Standplätzen ist eine allen zugängliche Sanitäranlage mit Toiletten, Duschen und evtl. Waschmaschine und Trockner sinnvoll.

Fahrende Jenische und Sinti benötigen für ihre handwerkliche Berufstätigkeit einen Arbeitsbereich, der die Einhaltung von Umweltstandards gewährleistet.

In Kürze

6.2.8. Arbeitsbereich

Ein Teil der Jenischen und Sinti verdient ihren Lebensunterhalt mit handwerklichen Tätigkeiten. Dazu gehören beispielsweise Renovationsarbeiten, bei denen Farbe abgeschliffen, lackiert und gemalt wird. Für solche Arbeiten ist ein eigens dazu vorgesehener Arbeitsbereich auf dem Platz sinnvoll, sofern die Zonenvorschriften dies zulassen. Er verfügt wenn möglich über einen gedeckten Bereich und ist so ausgestaltet, dass Umweltstandards eingehalten werden (v.a. Abwasserentsorgung). Ein Arbeitsplatz kann im besten Fall möglichst vielseitig genutzt werden, beispielsweise auch für gemeinschaftliche Aktivitäten.

6.2.9. Begegnungs- und Gemeinschaftsraum

Die bauliche Gestaltung soll den sozialen Zusammenhalt auf dem Platz fördern. Deshalb ist es wichtig, Freiräume für das Zusammensein sowie für Spiel und Bewegung der Kinder und Jugendlichen zu schaffen. Oftmals genügt eine (begrünte) Freifläche mit niederschwelligen Angeboten, z. B. ein Tisch, Bänke, eine Schaukel usw., die spontane Begegnungen unter den Anwesenden ermöglichen.

Auf grösseren Standplätzen ist ein Gemeinschaftsraum dienlich. Dieser ist möglichst flexibel nutzbar (Versammlungs-, Arbeits- Besucherraum, mit flexiblen Wänden, Anschlüssen für eine Küche usw.) und zusammen mit den Bewohnern und Bewohnerinnen zu planen. Solch ein Raum soll allen Bewohnern und Bewohnerinnen zugänglich sein und bewirtschaftet werden. Auch auf Durchgangsplätzen mit Winternutzung ist die Erstellung solcher Räume zu prüfen, da die Platzverhältnisse der Wohneinheiten oft noch eingeschränkter sind als bei den Fahrnisbauten.



13 | Waschmaschinen in Sanitärgebäude, Standplatz Bern-Buech, BE

In Kürze

Zur Förderung des sozialen Zusammenhaltes auf einem Standplatz sind bewusst gestaltete Freiräume und bewirtschaftete Gemeinschaftsräume zu empfehlen.

6.2.10. Bodenbefestigung

Die Anforderungen an die Befestigung des Bodens eines Standplatzes unterscheiden sich nicht von denjenigen in einem Wohnquartier. Grundsätzlich gilt es, die beanspruchten Flächen für die Fahrnisbauten und die Parkierung, für den Arbeitsbereich sowie die Hauszugänge in geeigneter Form zu befestigen und auch für Personen mit eingeschränkter Mobilität begehbar zu machen. Doch gilt es, die Menschen vor allzu starker Hitze in den Sommermonaten zu schützen. Versiegelte Flächen wechseln sich deshalb ab mit unversiegelten, begrünten Bereichen. Wie eine naturnahe, klimaangepasste Gestaltung eines Halteplatzes erreicht werden kann, wird in *Kapitel 9* erläutert.

In Kürze

Die Flächen für die Fahrnisbauten, die Parkierung, den Arbeitsbereich und für die Hauszugänge werden in geeigneter Form befestigt. Wo dies möglich ist, sind die Flächen versickerungsfähig. Zudem wird die Barrierefreiheit berücksichtigt.

6.2.11. Eingangstor und Umfriedung

Ein Standplatz ist möglichst in das Siedlungsgebiet integriert. Er muss daher nicht umzäunt oder mit einem Tor versehen werden, sondern soll jederzeit frei zugänglich sein. Eine Umfriedung des Platzes oder von Teilbereichen ist nur dann notwendig, wenn objektive Gründe dafürsprechen, beispielsweise aus Sicherheitsgründen, als Sichtschutz oder zwecks Lärmschutz entlang von Strassen oder Bahngleisen.

6.2.12. Abfallentsorgung

Grundsätzlich wird ein Standplatz in das örtliche Abfallsystem eingebunden. Die Abfallentsorgung erfolgt entweder individuell, mittels den gebührenpflichtigen Abfallsäcken der Gemeinde oder in allgemein zugänglichen Containern, deren Gebühren den Bewohnern und Bewohnerinnen mit den Nebenkosten verrechnet werden. Sinnvollerweise ist eine Lösung nach dem Verursacherprinzip anzustreben.

Auf den Halteplätzen wird oftmals festgestellt, dass hohe Abfallmengen anfallen. Verfügt eine Gemeinde über öffentliche Abfalleimer für die Mülltrennung (Glas, Papier, Alu usw.), so empfiehlt die Stiftung, einen solchen auf dem Platz oder in dessen Nähe zu installieren. Auch die Sensibilisierung der Bewohner und Bewohnerinnen für die Abfalltrennung sowie Informationen zu den nächstgelegenen Annahmestellen könnten Abhilfe schaffen.



14 | Gemeinschaftsraum, Standplatz Bern-Buech, BE



Der Müllabstellplatz für den Hauskehricht ist ausserhalb des Standplatzes, für jedermann gut zugänglich und vor Blicken möglichst geschützt, zu positionieren. Sofern kostenpflichtige Container aufgestellt werden, ist darauf zu achten, dass diese für Außenstehende nicht zugänglich sind.



In Kürze

Für einen Standplatz braucht es ein Abfallkonzept, das an die Situation und ihre Bewohner und Bewohnerinnen vor Ort angepasst wird. Möglichkeiten für Mülltrennungskonzepte sind zu prüfen.

Eine Betriebsvereinbarung hat beispielsweise der Kanton Aargau mit der Gemeinde Spreitenbach für ihren Standplatz abgeschlossen. Darin ist festgehalten, welche Rollen der Kanton und die Gemeinde übernehmen. Die Gemeinde betreibt den Platz mit Unterstützung des Kantons. Defizite aus der Bewirtschaftung werden ebenso wie Sozialhilfekosten vom Kanton übernommen. Weitere Themenbereiche sind die Auswahl neuer Mieterinnen und Mieter, Sicherheitsfragen oder die Kommunikation.

6.3. Betrieb eines Standplatzes

Bei der Bewirtschaftung von Standplätzen sind organisatorische Fragen und Regelungen zentral. Die folgenden Kapitel gehen auf die wichtigen Aspekte ein.

6.3.1. Betriebsvereinbarung Kanton – Gemeinde

Befindet sich der Standplatz in einer Gemeinde, die den Platz selbst betreibt, während der Kanton den Betrieb organisatorisch und finanziell unterstützt, empfiehlt es sich, eine Betriebs- oder Leistungsvereinbarung zwischen Kanton und Gemeinde abzuschliessen. Betreibt ein Privater den Platz, ist mit diesem eine Vereinbarung abzuschliessen.

6.3.2. Platzreglement

Ein Platzreglement oder eine Platzordnung legt die Regeln auf dem Platz und für die Kontakte zu den Behörden fest. Deshalb sind darin Aussagen zu den Zuständigkeiten der Verwaltungsstellen zu machen und die Möglichkeiten für die Partizipation der Mieterinnen und Mieter festzuhalten. Zum Beispiel hat es sich bewährt, regelmässig institutionalisierte Gesprächsrunden zwischen Behörden und Mieterinnen und Mietern durchzuführen. Beispiel dafür ist das «Komitee» auf dem Standplatz Bern Buech, in dem die Bewohnerinnen und Bewohner ihre Vertretung wählen, die sich mit den Gemeindebehörden über das Leben auf dem Platz verständigen. Denkbar sind auch offenere



15 | Standplatz Versoix, GE


Gesprächsformate wie «Runde Tische», an welchen mehr Personen teilnehmen können.

Im Platzreglement sind u.a. Aussagen zu den folgenden Themenbereichen zu machen:

- Nutzung der Parzellen und Zulässigkeit der Bauten: Auch wenn es aus rechtlicher Perspektive lediglich eine Wiederholung geltender Zonenvorschriften und des Baurechts ist, ist es zur Information der Mieterinnen und Mieter wichtig, die baulichen Möglichkeiten auf den Parzellen anschaulich festzuhalten.
- Möglichkeiten zur Nutzung der Umgebungsflächen
- Abläufe bei der Vermietung von Stellplätzen
- Entsorgung der Abfälle
- Vorgehen bei Verstössen gegen das Platzreglement

Ein Platzreglement ist insgesamt mehr als ein Regelwerk, das die Parkplatznutzung, Parzellenvergabe oder die Abfallentsorgung regelt: Es soll das reibungslose Zusammenleben ermöglichen.

In einem partizipativen Prozess hat die Stadt Bern für den grossen Standplatz Buech 2021 ein neues Platzreglement erarbeitet. Die intensive Mitwirkung der Mieterinnen und Mieter hatte zum Ziel, die Akzeptanz für die Regeln zu stärken. Auch zukünftig sollen die Bewohnerinnen und Bewohner konsequent in die Gesataltung und den Betrieb des Platzes einbezogen werden, damit Entscheide bedarfsgerecht erfolgen – u.a. auch in Anpassungen des Platzreglements. Partizipation wird deshalb als fortlaufender Prozess gesehen.

Ein [Musterplatzreglement für Standplätze](#)  findet sich auf der Website der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende.



16 | In Versoix



17 | Abfallentsorgungsstelle Standplatz Bern-Buech, BE

Die Stiftung empfiehlt, Platzreglemente in Anlehnung an die Platzordnung Bern Buech zu erarbeiten. Die Empfehlung betrifft sowohl die Partizipation der Jenischen und Sinti als auch die Inhalte. Die Partizipationsprozesse sind den örtlichen Verhältnissen anzupassen.



6.3.3. Vergabe der Stellplätze

Vielen Jenischen und Sinti ist es wichtig, mit der Familie und ihren nahestehenden Personen auf demselben Platz zu leben. Es lohnt sich daher, die Platzvergabe eines frei gewordenen Stellplatzes oder einer Wohneinheit mit den Bewohnern und Bewohnerinnen vorgängig zu besprechen, deren Wünsche anzuhören und nach einer stimmigen Lösung zu suchen. Der definitive Entscheid liegt jedoch am Ende bei der Behörde, respektive der Platzbetreiberin. Dieses Vorgehen kann dazu beitragen, späteren Konflikten zwischen den Bewohnern und Bewohnerinnen auf dem Platz vorzubeugen. Sinnvoll sind Regelungen, die die Weitergabe von Fahrnisbauten innerhalb der Familien ermöglichen.



Bei der Vergabe eines frei gewordenen Stellplatzes werden die Bewohnerinnen und Bewohner konsultiert. Den Entscheid über die Vergabe fällt die Behörde, respektive die Platzbetreiberin.

6.3.4. Mietvertrag

Zur Regelung des Mietverhältnisses zwischen Platzbetreibern und Bewohnerinnen und Bewohnern sind pro Stellplatz Mietverträge abzuschliessen. Bewährt haben sich Verträge mit den Nutzerinnen und Nutzern der einzelnen Parzellen – analog zu Wohnungsmietverträgen. Dies bedeutet, dass wie bei Wohnungen die gesetzlich festgelegte minimale Kündigungsfrist von drei Monaten gilt. Teilweise enthalten die Mietverträge Regelungen, die auch im Platzreglement festgehalten werden können.

Die Mietkosten für einen Stellplatz bewegen sich zwischen 200.– und 400.– Franken im Monat. Sie sollen 500.– Franken keinesfalls überschreiten. Die Nebenkosten rechnen die Vermieter heute in der Regel individuell ab.

Best-practice: [Mietvertrag Standplatz Bern-Buech](#) 

Mit den einzelnen Mieterinnen und Mietern der Stellplätze sind Mietverträge abzuschliessen. Die Miete beläuft sich auf rund 200.– bis 400.– Franken im Monat.



6.3.5. Datenschutz

Auf Standplätzen gelten die gleichen datenschutzrechtlichen Vorgaben wie bei üblichen Mietverhältnissen. Beispielsweise dürfen keine Informationen über den Aufenthalt an Dritte weitergegeben werden.

6.3.6. Platzwart, Platzwartin und Kontaktperson

Eine Platzwartin oder ein Platzwart sorgt nicht nur für die Umsetzung des Platzreglements, sondern ist auch Ansprech- und Kontaktperson für die Bewohnerinnen und Bewohner. Für diese Stelle sind Offenheit und Interesse für die Jenischen und Sinti ebenso zentral, wie Fähigkeiten in der Konfliktlösung und interkulturelle Kompetenzen.

Je nach Zusammensetzung der Bewohnerinnen und Bewohner, beispielsweise wenn viele ältere Menschen auf dem Platz leben, werden in der Stadt Bern gute Erfahrungen mit Gemeinwesenarbeit vor Ort gemacht.

Auf den Standplätzen braucht es eine Kontaktperson, an die sich die Mieterinnen und Mieter unkompliziert wenden können. Es wird empfohlen, dass diese Person im kontinuierlichen Dialog mit den Bewohnerinnen und Bewohnern steht und deshalb regelmässig vor Ort auf dem Platz ist.



7. Durchgangsplätze

Schweizer Jenische und Sinti sind in der Regel in Familienverbänden von rund 5–10 Wohnwagen unterwegs. Reisen mehrere Familien zusammen, so ist die Anzahl Wohnwagen grösser. Manche Familien reisen nur saisonal, von Frühling bis Herbst, während andere ganzjährig unterwegs sind. Durchgangsplätze dienen den fahrenden Jenischen und Sinti als temporäre Aufenthaltsbereiche während ihrer Reisetätigkeit. Sie verbringen in der Regel mehrere Tage bis Wochen auf einem Durchgangsplatz, bevor sie zum nächsten Ort weiterreisen. Auf den Durchgangsplätzen werden folglich alltägliche Tätigkeiten wie Waschen, Kochen, Spielen und Lernen verrichtet. Auch handwerkliche Tätigkeiten zu Erwerbszwecken müssen hier Platz haben.

7.1. Anforderungen der Nutzer und Nutzerinnen an den Standort

Der Standort eines Durchgangsplatzes spielt für dessen Attraktivität und die Lebensqualität der Nutzer und Nutzerinnen eine wichtige Rolle. Grundsätzlich schätzen fahrende Jenische und Sinti Durchgangsplätze im städtischen Gebiet oder in Agglomerationsnähe. Die Erwerbsmöglichkeiten sind hier grösser und die Wege zu den Kunden sowie zu zentralen Einrichtungen kürzer.

Aus Sicht der Nutzer und Nutzerinnen ist bei der Standortwahl insbesondere darauf zu achten, dass dieser vor Immissionen wie Lärm, nicht-ionisierender Strahlung, Luftschadstoffen (vgl.

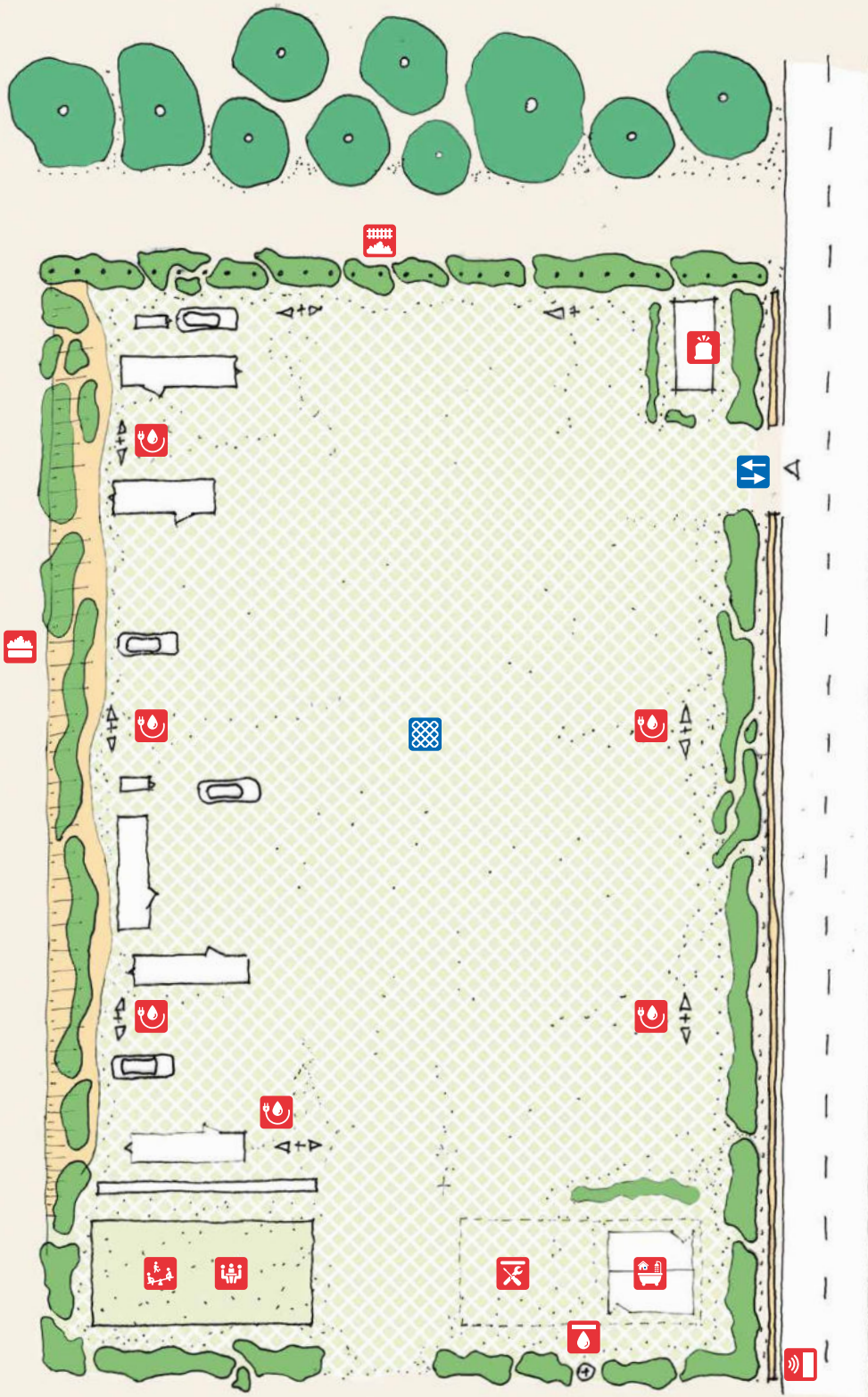
hierzu *Kap. 4.8 umweltrechtliche Vorgaben*) und Erschütterungen möglichst geschützt ist. Auch soll sich ein Durchgangsplatz in einem sicheren Umfeld befinden. Es gilt zu bedenken, dass die fahrenden Jenischen und Sinti mit ihren Familien über viele Monate oder manchmal sogar ganzjährig auf Durchgangsplätzen leben, auch wenn sie den Standort regelmässig wechseln. Eine sinnvolle Einbettung in das Siedlungsgebiet ist daher erwünscht.

Durchgangsplätze sollen ab den Hauptverkehrsachsen gut erreichbar sein. Dies bedeutet nicht, dass sie unmittelbar an diesen, z.B. an der Autobahn, zu liegen kommen. Die Zufahrt zu den Durchgangsplätzen erfolgt möglichst ausserhalb von Wohnquartieren. Einige fahrende Jenische und Sinti begrüssen eine Anbindung des Platzes an das öffentliche Verkehrsnetz. Bezüglich des Vorgehens der Kantone bei der Standortwahl siehe *Kapitel 4.5.4*.

Der Schutz der Menschen vor gesundheitsschädigenden Immissionen ist bei der Standortwahl von Durchgangsplätzen zentral.



18 | Familien beim gemeinsamen Essen, FR



-  Abfallentsorgungsstelle
-  Strom-, Wasseranschluss, Abwasserschacht
-  Sanitärgebäude
-  Vordach Arbeitsplatz
-  Sicht-, Lärmschutz (begrünter Zaun, Hecke)
-  Kies, Rasengittersteine
-  Erdwall mit Hecke, Sträuchern
-  Versickerungsmulde
-  Spielplatz
-  Freifläche, Sitzgelegenheit
-  Lärmschutzwand
-  Ein-/Ausfahrt

B | Skizze eines Durchgangsplatzes

7.2. Platzgestaltung und Infrastruktur

Durchgangsplätze werden auf unterschiedliche Art und Weise betrieben und ausgestattet:

Zum einen existieren Durchgangsplätze, die auf Dauer errichtet werden und ganzjährig geöffnet sind. Sie werden mit fixen, soliden Installationen ausgestattet und können teilweise während der Wintermonate von Schweizern und Schweizerinnen auch als Winterstandplatz benutzt werden.

Zum andern gibt es Durchgangsplätze, die saisonal betrieben werden. Sie sind in den Wintermonaten geschlossen. Die Infrastruktur unterscheidet sich von Platz zu Platz stark. Manche Plätze werden mit einer fixen Infrastruktur ausgestattet, während andere ausserhalb der Öffnungszeiten anderweitigen Nutzungen dienen, beispielsweise als

Parkplatz von Sportanlagen, als Ausstellungsfläche und dergleichen. Letztere verfügen meist über eine einfachere Infrastruktur. Der Strom und das Wasser werden von naheliegenden, bereits bestehenden Anschlüssen hergeleitet. Als sanitäre Einrichtung dienen Sanitärcontainer oder auch nur mobile Toiletten.

Durchgangsplätze, die als Übergangslösung oder Zwischennutzung bereitgestellt werden, sind oftmals ähnlich organisiert wie einfachere, saisonal betriebene Plätze.

Vereinzelt existieren Durchgangsplätze, die von In- und Ausländern ganzjährig oder saisonal gemeinsam genutzt werden können.

Grundsätzlich ist bei der Bereitstellung von Durchgangsplätzen eine breite Spanne von einer einfachen, temporären bis hin zu einer aufwändigen und fixen Infrastruktur möglich. Welche der nachfolgenden Infrastrukturanlagen als sinnvoll erachtet werden, ist aufgrund des geplanten Betriebs und des Budgets im Einzelfall zu entscheiden. Die verschiedenen Möglichkeiten sowie deren Vor- und Nachteile werden unter den einzelnen Punkten zur Infrastruktur ausgeführt.

Zur minimalen Ausstattung eines jeden Durchgangsplatzes gehören Toiletten sowie die Versorgung mit Strom und Wasser. Zudem muss die Abwasserentsorgung stets sorgfältig geregelt werden, um Umweltschäden vor Ort zu vermeiden.

Aufgrund des hohen Mangels an Stand- und Durchgangsplätzen in der Schweiz, empfiehlt die Stiftung, Durchgangsplätze wenn möglich für den ganzjährigen Betrieb einzurichten. Durchgangsplätze, deren Nutzung in den Wintermonaten denkbar ist, sollen von Anfang an mit frostsicheren Anlagen ausgestattet werden, da spätere Anpassungen in der Regel aufwändig sind.

Nebst der Infrastruktur spielt **die Gestaltung des Platzes** eine wesentliche Rolle für dessen optimalen Betrieb. Dabei geht es um die richtige Platzierung der Strom-, Wasser- und Abwasseranschlüsse, der sanitären Einrichtungen, aber auch um die Einteilung des Platzes oder das Anbringen eines Eingangstors.



19 | Bügeln im Anhänger während der Reisesaison

Durchgangsplätze sollen wenn möglich für den ganzjährigen Betrieb eingerichtet und mit frostsicheren Anlagen ausgestattet werden. Die Versorgung mit Strom und Wasser, die Bereitstellung von Toiletten sowie die Abwasserentsorgung sind auf jedem Platz zu gewährleisten. Für den reibungslosen Betrieb sind gestalterische Aspekte zu berücksichtigen, die den Gepflogenheiten der Jenischen und Sinti entsprechen.

7.2.1. Platzgrösse und -einteilung

Anzahl Stellplätze

Die ideale Grösse eines Durchgangsplatzes bewegt sich zwischen 10 und 20 Stellplätzen. Sie kann aufgrund von verschiedenen Faktoren wie der Verfügbarkeit eines Grundstücks, der Nachfrage in der Region oder des Betriebskonzepts variieren und auch mal kleiner oder grösser sein.

Flächenbedarf

Fahrende Jenische und Sinti kommen mit einem Zugfahrzeug und Wohnwagen auf den Platz. Familien mit Kindern verfügen über einen separaten Kinderwohnwagen. Oftmals führen sie einen Anhänger mit, in dem sich eine Waschmaschine und etwas Stauraum befindet. Folglich ist ein zweites oder gar drittes Zugfahrzeug vorhanden. Die Platznutzer und -nutzerinnen schätzen es, wenn sie ihren Anhänger neben dem Wohnwagen und die Zugfahrzeuge auf dem Platz oder auf einem Parkfeld in Sichtweite abstellen können.

Ein Wohnwagen kann je nach Modell bis zu 2,5 Meter breit und 6 bis 11 Meter lang sein. Auch die Höhe variiert und beträgt in der Regel bis zu 2,60 Meter. Meistens haben die Wohnwagen noch kleine Anbauten wie ein Hubdach oder Belüftungselemente. Ist der Wohnwagen einmal platziert, wird ein Vorzelt installiert. Dieses erstreckt sich über die gesamte Länge des Wohnwagens und ragt rund 3 bis 4 Meter in den Raum. Hinzu kommen die Schnüre für das Spannen des Vorzelts. Insgesamt sind für das Aufstellen der grössten Wohnwagen schnell einmal bis zu 70 Quadratmeter notwendig. Kinderwohnwagen sind in den Dimensionen etwas kleiner. Ihre Länge beträgt rund 5 Meter.

Bei der Gestaltung eines Durchgangsplatzes ist zudem zu berücksichtigen, dass das Wenden und Manövrieren mit den Zugfahrzeugen und Wohnwagen auf dem ganzen Platz möglich sein muss. Die Zu- und Wegfahrt zum Platz und zu den Stellplätzen (Eingangstor, Schleppkurven, Sichtweiten) muss ausreichend bemessen sein, damit die Fahrzeuge passieren können.

Damit auf einem Durchgangsplatz genügend Platz für das Abstellen der Wohnwagen und Zugfahrzeuge sowie für die sanitären Anlagen, das Manövrieren und Wenden vorhanden ist, ist pro Stellplatz mit rund 200 bis 250 Quadratmetern zu rechnen.

Keine Unterteilung des Platzes

Für die Planung der Infrastruktur, namentlich die Zapfsäulen für Strom, Wasser und für die Abwasserentsorgung ist zwar eine Vorstellung bezüglich Anordnung der Wohnwagen auf dem Platz notwendig. Da sich die fahrenden Jenischen und Sinti auf dem Platz gerne selbst organisieren, ist jedoch weder eine fixe Einteilung des Platzes



20 | Wohnwagen mit Vorzelt, Durchgangsplatz Bern, BE



und der Parkfelder (z. B. durch Markierungen, unterschiedliche Bodenbeläge usw.) noch eine Zuteilung der Stellplätze durch den Platzbetreiber vorzunehmen. Je nachdem, wer welche Ausstattung mitbringt, wird der Platz möglichst flexibel und effizient genutzt.

Container für die Winternutzung

Dient ein Durchgangsplatz im Winter auch als Standplatz, so stellen die Jenischen und Sinti anstelle ihrer Vorzelte oftmals einen Container vor den Wohnwagen, um mehr Wohnraum zu gewinnen. Diese Container könnten während der Reisezeit zwischen Frühling und Herbst vor Ort, z. B. gestapelt am Rande des Platzes, gelagert werden, da das anderweitige Einstellen aufwändig ist. Ist das Lagern auf dem Platz selbst nicht möglich, können die Behörden, in Absprache mit den Nutzern und Nutzerinnen, nach anderweitigen Lagermöglichkeiten in der Nähe suchen.



In Kürze

Ein Durchgangsplatz verfügt in der Regel über 10 bis 20 Stellplätze für Wohnwagen. Pro Stellplatz ist eine Fläche von durchschnittlich 200 bis 250 Quadratmetern notwendig. Eine Unterteilung des Platzes in verschiedene Bereiche, beispielsweise für Stellplätze oder Parkfelder, ist nicht notwendig.

7.2.2. Sanitäre Anlagen

Oftmals benutzen die fahrenden Jenischen und Sinti die Toiletten und Duschen im eigenen Wohnwagen aus hygienischen Gründen nicht. Ausreichend sanitäre Anlagen gehören deshalb zur Minimalausstattung eines Durchgangsplatzes.

Auf dauerhaften Plätzen werden fix installierte Anlagen empfohlen. Auf temporären Plätzen können auch mobile Toiletten verwendet werden. Die Nutzer und Nutzerinnen bevorzugen es jedoch, über Sanitärcontainer mit Toiletten und Duschen zu verfügen. Solche Container bieten deutlich mehr Komfort als mobile Toiletten. Die sanitären Anlagen sollen möglichst solide gebaut und einfach zu reinigen sein.

Empfohlene Anzahl Duschen und Toiletten

Auf einem Platz mit bis zu 10 Stellplätzen sind je eine Toilette und eine Dusche für die Männer und die Frauen notwendig. Ab 10 Stellplätzen werden mindestens je zwei Toiletten und Duschen für Frauen und Männer empfohlen.

Lage und Ausgestaltung

Nicht wenige Familien haben traditionelle Verhaltensweisen, die bei der Platzgestaltung der besonderen Berücksichtigung bedürfen: Es gibt fahrende Jenische und Sinti, die bevorzugen, wenn nicht einsehbar ist, wer auf die Toilette geht. Sanitäre Anlagen werden deshalb am Rande des Platzes, vor Blicken geschützt, erstellt. Die Installation in der Platzmitte ist nicht erwünscht.



21 | Das Vorzelt als erweiterter Wohnraum

Die Eingangstüren zu den Toiletten sind möglichst gegen den Rand des Platzes oder zur Seite auszurichten. Die Eingänge für die Männer- und Frauentoiletten dürfen sich nebeneinander befinden. Allenfalls kann auch mit einem Sichtschutz (Bepflanzung, Holzzaun) gearbeitet werden.

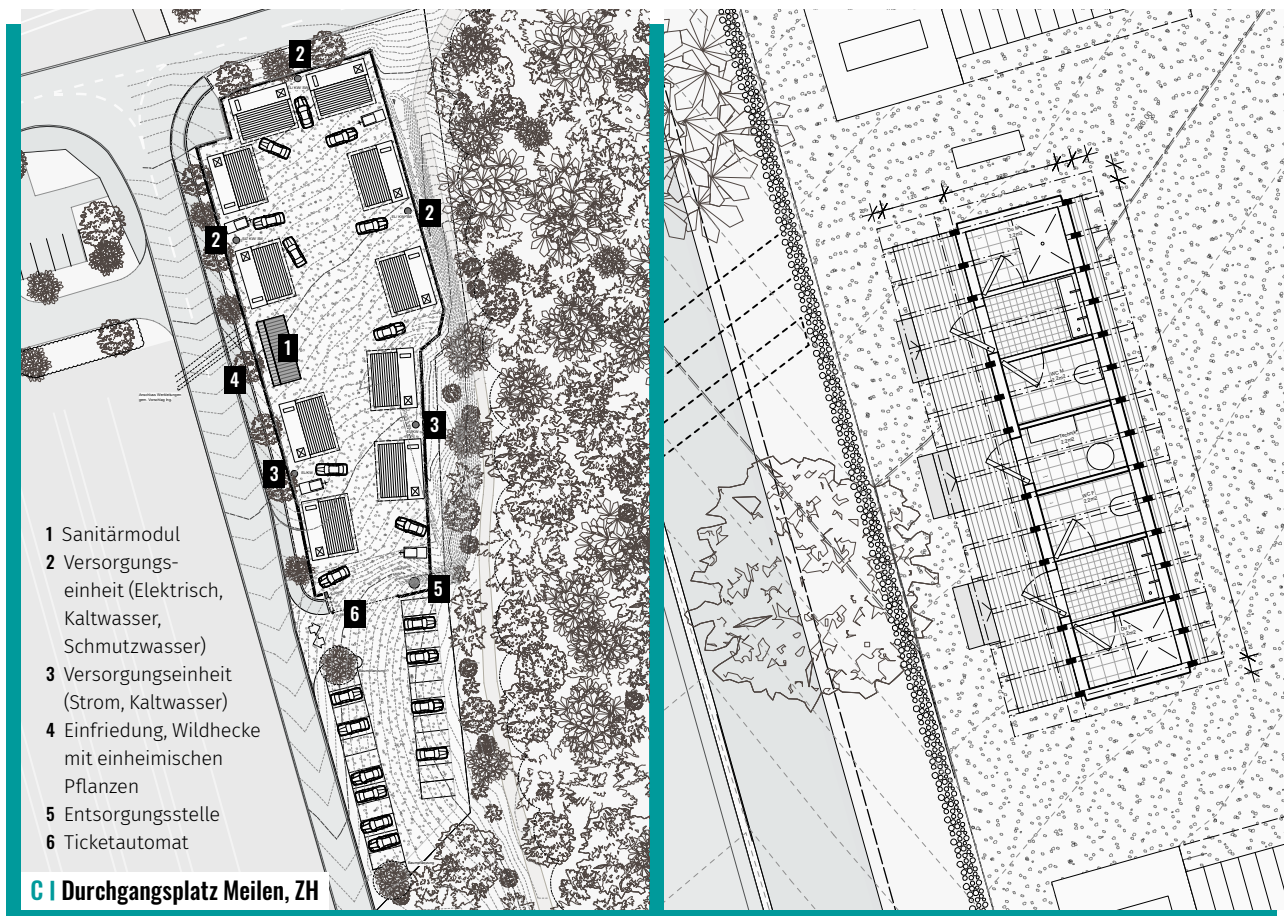
Ganzjährig geöffnete Durchgangsplätze verlangen nach frostsicheren, heizbaren Installationen. Die Barrierefreiheit der Sanitäranlagen ist auf solchen Plätzen zu gewährleisten. Wenn möglich bieten die Sanitäranlagen genügend Raum, damit die Jenischen und Sinti bei tiefen Temperaturen im Winterhalbjahr vorübergehend ihre Waschmaschinen lagern können.

Sanitäre Anlagen sollen für Männer und Frauen getrennte Toiletten, Lavabos mit Spiegel und wenn möglich eine oder mehrere Duschen und Warmwasser beinhalten. Innerhalb der Anlage ist es praktisch, über Abstellflächen sowie Wand- und Türhaken zu verfügen.

Beispiel Sanierung Durchgangplatz Meilen, Kanton Zürich:

Im Rahmen einer Sanierung wurde der Durchgangplatz Meilen mit 10 Stellplätzen gänzlich neugestaltet. Der Kanton arbeitete zusammen mit einem Architekturbüro und Vertretern und Vertreterinnen der fahrenden Jenischen an der Platzgestaltung sowie an einem Sanitärmodul. Das Sanitärmodul kommt am Rande des Platzes zu stehen. Die Eingänge für die Männer und Frauen sind getrennt (in der Mitte ist der Technikraum) und befinden sich an der Rückseite des Gebäudes.

Grundsätzlich ist die Verwendung von Sitz- und Steh-toiletten denkbar. Die Präferenzen der Jenischen und Sinti sind nicht einheitlich. Sofern mehrere Toiletten installiert werden, ist es möglich, je eine Sitz- und eine Steh-toilette einzubauen.





Ein Wickeltisch ist nicht notwendig, da die Babypflege aus hygienischen Gründen stets im eigenen Wohnwagen erfolgt.

Die Stiftung empfiehlt ausdrücklich, die fahrenden Jenischen und Sinti bei der definitiven Ausführung sowie der Platzierung der sanitären Anlagen miteinzubeziehen.



In Kürze

Sanitäranlagen werden am Rande eines Durchgangsplatzes installiert. Sie verfügen über geschlechtergetrennte Toiletten und Duschen und werden baulich an die traditionellen Verhaltensweisen der fahrenden Jenischen und Sinti angepasst.

7.2.3. Strom

Die Stromversorgung für die Wohnwagen gehört zur Grundausstattung eines Durchgangsplatzes. Auch für das Waschen auf dem Platz sowie für kleinere handwerkliche Arbeiten wird Strom benötigt.

Stromstärke

Für einen reibungslosen Betrieb auf den Durchgangsplätzen hat sich eine Stromstärke von 16 Ampère bewährt. Ist die Stromstärke nicht ausreichend, besteht die Gefahr, dass es wiederholt zur Überlastung des Stromkreises und dem Ausfallen von Sicherungen kommt. Dies erfordert stets eine rasche Präsenz des Platzwartes oder einer Fachperson, oft auch an Wochenenden und zu Randzeiten. Dadurch entstehen nicht selten Konflikte zwischen den fahrenden Gruppierungen und den Behörden. Die Stiftung empfiehlt, die Steckdosen mit Sicherungen (FI/LS) auszustatten, so dass die fahrenden Jenischen und Sinti diese selbst wieder einschalten können.

Anzahl Anschlüsse und Positionierung

Idealerweise verfügt ein Platz über mehrere Strombezugsstellen. Die Verteilerkästen kommen an den Rändern des Platzes zu stehen, so dass die Kabel von hinten zu den Stellplätzen führen. Ideal ist ein Anschluss für jeweils zwei Stellplätze mit mehreren Steckdosen pro Stellplatz (*Foto 22 und Foto 26, Wittinsburg*). Ein einziger, zentraler Stromverteiler auf Durchgangsplätzen hat zur Folge, dass die Stromkabel über den Platz zu den einzelnen Stellplätzen gezogen werden müssen.



22 | Sanitäranlage mit vom Platz abgewandten Eingängen und angrenzendem Arbeitsplatz inklusive Überdachung, Durchgangsplatz Wittinsburg, BL

Infolgedessen fahren Fahrzeuge darüber und es entstehen rasch Schäden. Bei bereits bestehenden Plätzen mit lediglich zentralen Anschlüssen, kann ein Überfahrerschutz zur Verfügung gestellt werden.

Art und Anzahl Steckdosen

Die Steckdosen der Wohnwagen und Wohnmobile sind normiert und verfügen über CEE-Stecker (CEE: Commission on the Rules for the Approval of the Electrical Equipment) der Euro-Norm. Für Arbeitsgeräte oder Waschmaschinen benötigen Schweizer und Schweizerinnen in der Regel die Steckdosen nach Schweizer-Norm. Gemäss den Jenischen und Sinti spielt es keine Rolle, welcher Typ verbaut wird. Je nachdem, ob auf einem Platz Steckdosen nach Schweizer- oder nach Euro-Norm verwendet werden, brauchen die Platznutzenden passende Adapter. Über diese verfügen sie in der Regel auch. Sofern Stromsäulen mit mehreren Steckdosen installiert werden, ist es denkbar, beide Steckdosen-Typen zu verbauen. Die Stromsäulen sind mit jeweils drei bis vier CEE-Anschlüssen pro Stellplatz auszustatten. Auch könnten Steckdosen vom Typ 15 verbaut werden, auf denen auch 5-polige Geräte verwendet werden können.



23 | Strom- und Wasserbezugsstelle mit je 3 Steckdosen pro Stellplatz, Durchgangsplatz Wittinsburg, BL

E-Mobilität vorbereiten

Ladestationen für Elektrofahrzeuge werden künftig auf allen Platzkategorien von fahrenden Jenischen und Sinti nachgefragt. Hierzu wird auf die Ausführungen im Kapitel 6.2.5. *Elektromobilität* verwiesen.

Für die reibungslose Stromversorgung eines Durchgangsplatzes sind eine ausreichende Stromstärke sowie drei bis vier Steckdosen pro Stellplatz erforderlich.



7.2.4. Wasserversorgung

Wasseranschlüsse dienen der Versorgung der Wohnwagen mit Frischwasser sowie der Benutzung der Waschmaschinen. Bei Plätzen, die ganzjährig geöffnet sind, muss die Winterfestigkeit der Wasseranschlüsse gewährleistet sein.

Wie bei der Stromversorgung liegen auch die Wasseranschlüsse am besten an den Platzrändern. Damit wird verhindert, dass die Schläuche über den Platz führen und Fahrzeuge darüberfahren. Dies bedingt mehrere, dezentrale Anschlüsse an verschiedenen Stellen des Platzes. Wie beim Strom empfiehlt die Stiftung, jeweils eine Bezugsstelle für zwei Stellplätze zu bauen (Foto 26 *Durchgangsplatz Wittinsburg*). Bezüglich des Vergleichens der Wasser- und Stromkosten s. Kapitel 7.3.2.

Die Stiftung empfiehlt, je eine Bezugsstelle für Strom und Wasser für zwei Stellplätze zu erstellen. Die Anschlüsse sind an den Platzrändern zu platzieren und winterfest zu planen.



7.2.5. Waschen und abwaschen

Die meisten fahrenden Jenische, Sinti und Roma besitzen eine eigene Waschmaschine, die sie in einem kleinen Anhänger mitführen. Bei der Benutzung der Waschmaschinen ist die Abwasserentsorgung wichtig (vgl. Kap. 7.2.6). Die Wasch-



maschinen müssen dazu entweder zu einer Entleerungsstelle gestellt werden können oder es muss möglich sein, das Wasser mit einem Schlauch in eine Abflusstelle zu leiten. Letzteres erweist sich als einfacher und zuverlässiger in der Handhabung (Foto 26, S.52).

Das Geschirr wird oftmals in eigenen Becken neben dem Wohnwagen abgewaschen. Ergänzend kann beispielsweise vor oder unter dem Dach des Sanitärgebäudes ein Spülbecken erstellt werden. Aus hygienischen Gründen darf ein Abwaschbecken jedoch nicht gleichzeitig dazu dienen, das Abwasser zu entleeren oder andere Dinge, wie beispielsweise Schuhe, zu reinigen.



In Kürze

Die fahrenden Familien benutzen private Waschmaschinen und Spülbecken. Ergänzend sind ein gemeinschaftliches Abwaschbecken und ein Waschtrog auf dem Platz willkommen.

7.2.6. Abwasserentsorgung

Zur Entleerung des Abwassers aus den Wohnwagen (Dusche, Abwaschen), den Waschmaschinen und aufgrund von Rückständen, die durch das Arbeiten auf dem Platz entstehen, ist eine umweltkonforme Abwasserentsorgung über die Kanalisation notwendig. Dies bedeutet, dass auf den

Halteplätzen Ausgussstellen für das Abwasser vorzusehen sind, beispielsweise Schächte mit einem Lochdeckel. Solche Schächte sind jedoch nicht dazu konstruiert, Fäkalien zu entleeren.

Die Stiftung empfiehlt, auf jeder Seite des Platzes eine oder mehrere Ausgussstellen vorzusehen. Diese sind wie die Wasser- und Strombezugsstellen an den Platzrändern zu positionieren. Neuere Plätze sind mit einer Ausgussstelle für jeweils zwei Stellplätze ausgestattet (z.B. Wittinsburg, BL). Bei einfachen, temporären Plätzen ist mindestens eine zentrale Ausgussstelle oder allenfalls eine anderweitige Lösung (Abwassertank) erforderlich. Fehlt diese Infrastruktur, besteht die Gefahr von Bodenverunreinigungen durch nicht sachgerecht entsorgtes Abwasser.

Verschiedentlich wird eine Ausgussstelle im Sanitärgebäude gemacht. In diesem Fall ist darauf zu achten, dass sich die Ausgussstelle möglichst innerhalb eines neutralen Raums, d.h. nicht in der Männer- oder Frauentoilette, befindet. Das Ausgussbecken ist tief anzulegen, da Wasserbehälter schnell ein hohes Gewicht erreichen.

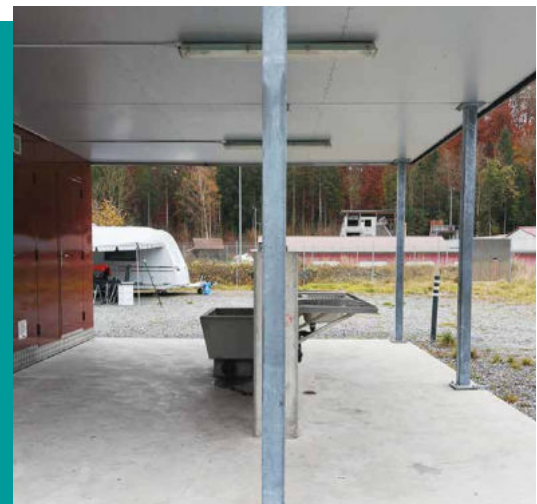
Die Infrastruktur für eine fachgerechte Entsorgung des Abwassers ist bereitzustellen. Idealerweise verfügen jeweils zwei Stellplätze über eine Ausgussstelle.



In Kürze



24 | Abwaschen vor dem Wohnwagen



25 | Durchgangsplatz Allmendingen bei Thun mit Wasch- und Abwaschbecken vor dem Sanitärgebäude



7.2.7. Arbeitsbereich

Fahrende Jenische und Sinti sind darauf angewiesen, auf den Durchgangsplätzen arbeiten zu können. Es handelt sich dabei um handwerkliche Tätigkeiten, wie Renovationsarbeiten. Hierzu ist ein Arbeitsbereich erwünscht, wo solche Tätigkeiten zulässig sind.

Ein Arbeitsbereich verfügt über einen separaten Strom- und Wasseranschluss, so dass kleinere Maschinen angeschlossen werden können und der Platz einfach zu reinigen ist. Um umweltrechtliche Vorgaben einzuhalten, wird das Abwasser in die Kanalisation eingeleitet.

Empfehlenswert ist der Einbau eines Ölabscheiders. Eine Überdachung erhöht die Attraktivität und die Nutzbarkeit des Arbeitsbereichs.

Insbesondere bei Renovations- und Malerarbeiten kommen auch chemische Stoffe wie Lacke, Farben, Laugen und dergleichen zum Einsatz. Die Platznutzer und -nutzerinnen sind darauf hinzuweisen, dass solche Rückstände nicht in die Kanalisation gelangen dürfen und fachgerecht zu entsorgen sind.

7.2.8. Freiräume für Kinder und Jugendliche

Ein Durchgangsplatz soll Kindern und Jugendlichen die Möglichkeit für Spiel und Bewegung bieten. Insbesondere auf Plätzen, die von den fahrenden Familien in den Wintermonaten längere Zeit bewohnt werden, sollen die vorhandenen Flächen und Installationen möglichst vielseitig und kreativ nutzbar sein. So können beispielsweise grosse Steinblöcke, Baumstämme, Nischen oder Bäume und Sträucher zum Spielen einladen oder dazu dienen, eine Schaukel aufzuhängen (vgl. hierzu Kap. 9.1.4).

7.2.9. Abschrankung

Eine Abschrankung ermöglicht das Abschiessen eines Durchgangsplatzes ausserhalb der Öffnungszeiten, damit er von Unbefugten nicht betreten werden kann.

Während den Betriebszeiten empfiehlt die Stiftung, den Platz stets offen zu lassen. Sofern ein Platz geschlossen ist, können die fahrenden Jenischen und Sinti diesen erst nach der Anmeldung beim Platzbetreiber beziehen. Dies kann bei Betriebskonzepten, die beispielsweise eine Anmeldung zu Schalteröffnungszeiten auf der Gemeinde vorsehen, zu Unstimmigkeiten führen. Den fahrenden Jenischen und Sinti ist es wichtig, dass die Zu- und Wegfahrt mit den Wohnwagen jederzeit möglich ist, dies auch aus Sicherheitsgründen, z. B. in einem Notfall. Von Seiten des Betreibers wird dadurch kein Personal benötigt, um den Platz fahrenden Familien bei ihrer Ankunft zu öffnen und bei der Abreise wieder zu schliessen.



In Kürze

Fahrende Jenische und Sinti benötigen einen Arbeitsbereich für handwerkliche Tätigkeiten. Dieser wird mit einem Strom-, Wasser- und Abwasseranschluss versehen und möglichst überdacht.



26 | Strom- und Wasserbezugsstelle sowie erhöhte Ausgussstelle für die Abwasserentsorgung für 2 Stellplätze, Durchgangsplatz Wittsburg, BL



Die Handhabung einer allfälligen Abschränkung soll für die Platznutzer und -nutzerinnen im täglichen Betrieb möglichst einfach sein. So reichen beispielsweise zwei Pfosten mit einer Absperrkette (vgl. auch Foto 34).

Bei der Dimensionierung der Abschränkung sind die Durchfahrtsbreite, die Anfahrt und die Schleppkurven massgebend: Es ist darauf zu achten, dass der Eingangsbereich für die Zugfahrzeuge und Wohnwagen genügend gross ist und problemlos passiert werden kann.



In Kürze

Eine Abschränkung ermöglicht die Schliessung eines Durchgangsplatzes ausserhalb der Öffnungszeiten. Die Stiftung empfiehlt, einen Durchgangsplatz während der Betriebszeiten offen zu lassen.

7.2.10. Umfriedung

Eine Umfriedung oder ein Zaun ist insbesondere da notwendig, wo dies aus Sicherheitsgründen oder als Sichtschutz entlang von Verkehrsinfrastrukturen, Spazierwegen und dergleichen erforderlich ist. Ein Durchgangsplatz muss nicht vollständig umfriedet werden.

Bezüglich der Wahl von Materialien wird darauf verwiesen, dass eine natürliche Umfriedung mittels eines Erdwalls, Bäumen und Hecken nebst Sichtschutz und Sicherheit auch einen ökologischen Mehrwert bringen oder vor zu hoher Sonneneinstrahlung schützen kann (vgl. Kap. 9).



In Kürze

Die Umfriedung eines Durchgangsplatzes ist nur da notwendig, wo dies aus Sicherheitsgründen oder als Sichtschutz erforderlich ist. Sie erfolgt möglichst naturnah.



27 | Mann bei der Arbeit während der Reisesaison



28 | Spielende Kinder



29 | Frei-/Grünfläche Durchgangsplatz Wittinsburg, BL



7.2.11. Abfallentsorgung

Fahrende Jenische und Sinti bevorzugen einen Container, in dem sie ihren Hauskehrriecht entsorgen können. Die Gebühren werden in diesem Fall über die Tagespauschale beglichen. Für die Platznutzer und -nutzerinnen ist dies einfacher als bei jedem Aufenthalt gebührenpflichtige Kehrichtsäcke zu kaufen. Nicht geeignet für die Entsorgung von Hauskehrriecht sind offene Mulden: Sie sind optisch und bezüglich Gerüchen störend und werden zudem von Tieren heimgesucht.

Abfallcontainer sind ausserhalb des Platzes oder an dessen Rand auf einem befestigten Untergrund zu platzieren. Sie sollen für Aussensiehende möglichst nicht sichtbar und unzugänglich sein.

Wenn aus beruflichen Gründen grössere Abfallmengen wie Sperrgut, Elektroschrott usw. anfallen, z. B. weil Hausräumungen oder Renovationen vorgenommen werden, gilt es mit den betroffenen Arbeitern eine individuelle Lösung zu finden. Beispielsweise können gegen entsprechende Gebühren weitere Container aufgestellt oder auf die örtlichen Entsorgungs- und Recyclingstellen verwiesen werden.



In Kürze

Die Entsorgung des Hauskehrriechts erfolgt am besten mittels Container, welche über eine pauschale Gebühr verrechnet werden. Die Abfallcontainer stehen ausserhalb oder am Rande des Platzes. Anderweitige Abfälle, beispielsweise aus beruflichen Tätigkeiten, verlangen nach massgeschneiderten Lösungen.

7.2.12. Ticketautomat

Ob auf einem Durchgangsplatz ein Ticketautomat installiert werden soll, hängt von dessen Betriebskonzept ab (vgl. Foto 32). Ein Ticketautomat hat zur Folge, dass die An- und Abmeldung der Platznutzenden nicht mehr in direktem Kontakt mit dem Platzbetreiber, z. B. am Schalter einer Gemeinde, erfolgt. Dadurch werden die Behörden von den (konfliktreichen) Fragen rund um die Bezahlung, den Aufenthalt sowie von den häufigen Kontrollen vor Ort entlastet. Dies widerspiegelt sich in den Sommermonaten auch in tieferen Personalkosten. Die Verantwortung für die Abwicklung der Formalitäten liegt bei den Nutzern und Nutzerinnen des Platzes. Viele fahrende Jenische und Sinti schätzen diese Form der Anmeldung und Bezahlung. Sie haben dadurch für ihre Reisetätigkeit die maximale Flexibilität. Regelmässige stichprobenartige Kontrollen vor Ort, ob die Gebühren bezahlt sind, sind dennoch sinnvoll. Es empfiehlt sich, die dadurch gewonnenen zeitlichen Ressourcen in die Dialogarbeit und den Kontakt mit den Menschen auf dem Platz zu investieren.

Technisch ist es möglich, Nutzerdaten elektronisch an die Gemeinde oder den Kanton zu senden, so dass die betreibende Behörde Kenntnis über die Auslastung des Platzes hat. Bezüglich des Datenschutzes siehe Kapitel 7.3.3.



In Kürze

Ein Ticketautomat kann dazu beitragen, die Platzbewirtschaftung zu vereinfachen. Der Entscheid für oder gegen einen Ticketautomaten ist in Abhängigkeit zum Betriebskonzept zu fällen.



30 | Einfaches Tor auf dem Durchgangsplatz für In- und Ausländer in Basel, BS



31 | Mann auf dem Weg zur Abfallentsorgungsstelle, Zürich, ZH

7.2.13. Info-Tafeln

Das Platzreglement und Informationen wie Notfallnummern, Kontaktangaben des Betreibers, Schalteröffnungszeiten, Angaben zur Abfallsorgung usw. werden den Besuchern und Besucherinnen bei der Anmeldung in schriftlicher Form abgegeben. Eine zusätzliche Möglichkeit ist es, ausgewählte Informationen gut sichtbar an einer Info-Tafel auszuhängen. Je nach Standort des Platzes ist es sinnvoll, diese mehrsprachig (Deutsch, Französisch, Italienisch) zu erstellen. Auch kann mit Piktogrammen gearbeitet werden.

7.2.14. Bodenbelag

Ein Durchgangsplatz wird bei jedem Wetter mit Wohnwagen und Zugfahrzeugen befahren. Der Boden muss deshalb möglichst befestigt sein. Um Vorzelte vor ihre Wohnwagen zu spannen, schlagen fahrende Jenische und Sinti grosse Heringe ein. Asphalt eignet sich aus diesem Grund sowie aufgrund der Hitzebildung im Sommer nicht. Die fahrenden Jenischen und Sinti schätzen jedoch einen möglichst sauberen, trockenen Untergrund. Rasengittersteine mit belebtem Oberboden sowie Kiesbeläge erfüllen diese Anforderungen:

- Rasengittersteine sind sehr stabil und gut befahrbar. Heringe für Zelte lassen sich eingeschlagen. Mit Rasengittersteinen ist die Versickerung des Platzwassers gewährleistet. Ein belebter Oberboden hat eine Filterfunktion, beispielsweise in der Nähe von Grundwasserschutzzonen oder Gewässern. Er heizt sich im Sommer viel weniger auf als Asphalt und ist zudem ein Beitrag zur Vermeidung von versiegelten Flächen.
- Ein Kiesbelag ist etwas weniger dauerhaft, wenn er häufig befahren wird. Es können sich rascher Fahrspuren und Dellen ausbilden als bei Rasengittersteinen, und es kommt eher zur Bildung von Staub auf dem Platz. Kies verfügt über keine Filterfunktion für Wasser, das vor Ort versickert.

Kann keine Terrainveränderung vorgenommen werden, beispielsweise bei Zwischen- oder Mehrfachnutzungen eines Geländes, ist gemeinsam mit den fahrenden Jenischen und Sinti nach alternativen Lösungen zu suchen. Ein Beispiel sind Betonblöcke, die das Aufspannen von Vorzelten auf Asphalt ermöglichen.



32 | Ticketautomat, Durchgangsplatz Wittinsburg Kt. BL



33 | Info-Tafel, Durchgangsplatz Friedrich Miescher-Strasse Basel, BS



Ein Belag, der eine Einteilung in Stellplätze oder eine anderweitige Unterteilung der Flächen suggeriert, ist nicht notwendig (vgl. hierzu Kap. 7.2.1).

In Kürze

Ein Durchgangsplatz erfordert einen befestigten, aber unversiegelten Boden, beispielsweise Rasengittersteine oder einen Kiesbelag, der das Einschlagen von Heringen erlaubt.

Postzustellung: Auf Durchgangsplätzen mit Winternutzung sind auf Nachfrage hin Briefkästen zu installieren oder alternative Lösungen zu finden (Postfächer), damit die fahrenden Familien während ihres Aufenthalts Post empfangen können.

Sicherheit: Bei der Planung von Halteplätzen sind stets auch sicherheitsrelevante Themen zu berücksichtigen, wie der Brandschutz oder die Gewährleistung von ausreichend Platz für die Durchfahrt von Lösch- und Rettungsfahrzeugen.

7.2.15. Diverses

Feuerstelle: Eine fixe Feuerstelle auf Durchgangsplätzen wird von den Nutzern und Nutzerinnen des Platzes nicht als notwendig erachtet. Meist wird innerhalb der Familie und nicht mit allen Anwesenden zusammengesessen. Somit organisieren sich die Familien individuell und verfügen über eigene Grills und Feuerschalen. Das Benutzen von Feuerschalen soll auf den Plätzen erlaubt sein.

Beleuchtung: Eine Aussenbeleuchtung auf Durchgangsplätzen, beispielsweise im Eingangsbereich, ist in der Regel nicht notwendig. Grundsätzlich gilt es, eine auf die Situation und den Bedarf angepasste Beleuchtung zu wählen. Streulicht nach oben und zur Seite ist zu vermeiden, um den negativen Einfluss auf nachtaktive Insekten und Vögel zu vermeiden.

7.3. Betrieb eines Durchgangsplatzes

7.3.1. Betriebsvereinbarung Kanton – Gemeinde

Liegt ein Durchgangsplatz in einer Gemeinde, die diesen selbst betreibt, vom Kanton aber unterstützt wird, haben sich zur Regelung der Zuständigkeiten Betriebs- oder Leistungsvereinbarungen bewährt. Darin sind Fragen zur Rollenteilung zwischen Kanton und Gemeinde geklärt, beispielsweise die Verantwortung für den Betrieb des Platzes, die Übernahme von Betriebsdefiziten durch den Kanton oder Fragen zur Kommunikation (siehe auch Kap. 6.3.1 *Standplätze, Vereinbarungen Kanton – Gemeinde*).

Der Kanton Bern beispielsweise schliesst mit den Gemeinden oder auch mit Privaten in der Regel Leistungsverträge ab. Im Kanton Aargau sind es sogenannte Betriebsvereinbarungen (vgl. Kap. 5.2).



34 | Eingangsbereich Durchgangsplatz Wittinsburg, BL, mit Ticketautomat, Informationstafel (grün), Abfallentsorgungsstelle und einfacher Kette als Abschrankung

Kanton und Gemeinde (allenfalls Private) regeln die Zuständigkeiten für den Betrieb eines Halteplatzes mittels einer schriftlichen Vereinbarung.

7.3.2. Platzreglement

Platzreglemente definieren die Rechte und Pflichten der Nutzerinnen und Nutzer. Für ein zweckmässiges und breit akzeptiertes Platzreglement ist deren Mitwirkung sinnvoll. Die Praxis verschiedener Kantone, die Organisationen der Jenischen und Sinti sowie die Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende bei der Erarbeitung von Platzreglementen zu konsultieren, hat sich bewährt. Teilweise zeichnen diese Organisationen die Reglemente mit. Geregelt werden unter anderem die Aufenthaltsdauer, das An- und Abmeldeverfahren, die Gebühren und das Vorgehen bei Regelverstössen. Auf die wichtigsten Themen wird im Folgenden näher eingegangen:

Öffnungszeiten und Aufenthaltsdauer

Die Nachfrage nach kurzen Aufenthalten, in der Regel bis zu vier Wochen, ist vor allem von Frühjahr bis Herbst vorhanden. Dennoch gibt es auch Jenische und Sinti, die das ganze Jahr unterwegs sind und deshalb auch im Winterhalbjahr auf Durchgangsplätze angewiesen sind.

Von Mindestaufenthaltsregelungen ist abzusehen. Dies würde einerseits der fahrenden Lebensweise widersprechen, andererseits bleiben die Jenischen und Sinti meist nicht nur wenige Tage, sondern mehrere Wochen am gleichen Ort.

Für Durchgangsplätze mit Winternutzung sind ebenfalls flexible Aufenthaltszeiten erwünscht, um beispielsweise Kindern den passenden Schulbesuch von den Herbst- bis zu den Frühlingferien zu ermöglichen.

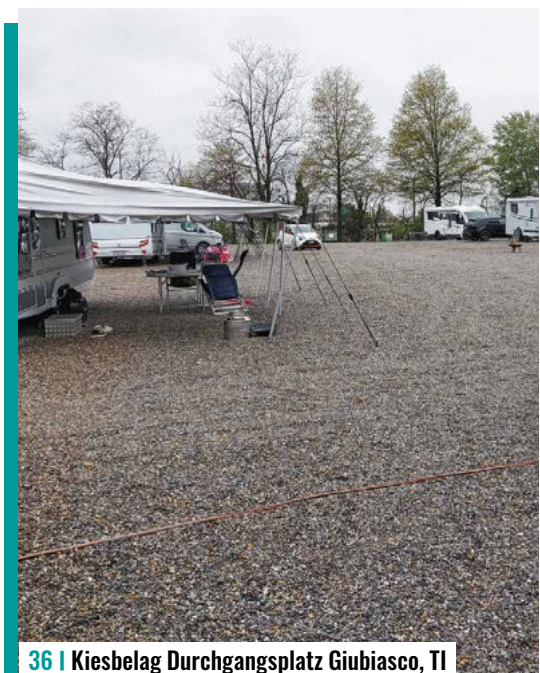
Höhe der Tagesgebühren, Nebenkosten und Depot

Die Nutzungsgebühren sind pro Tag zu entrichten. Es gibt mehrere Optionen, Gebühren zu erheben:

- über eine Tagespauschale, in der die Nebenkosten wie Strom- und Wasserkosten sowie die Abfallgebühren inbegriffen sind,
- mittels einer Grundgebühr pro Wohneinheit und verbrauchsabhängigen Kosten für Strom, Wasser und Kehricht.
- durch die Kombination von pauschalen und individuellen Kosten, indem Strom und Warmwasser (z. B. Dusche) verbrauchsabhängig zu bezahlen sind, aber die Kaltwasser- und Abfallgebühren in der Tagespauschale inbegriffen sind.



35 | Rasengittersteine mit belebtem Oberboden, Durchgangsplatz Wittinsburg, BL



36 | Kiesbelag Durchgangsplatz Giubiasco, TI



Eine pauschale Kostenbeteiligung ist in der Handhabung wesentlich einfacher als das individuelle Abrechnen. Sofern eine verbrauchsabhängige Abrechnung angestrebt wird, stellt sich die Frage nach einer möglichst einfachen Lösung. Die Stiftung empfiehlt ein System, das möglichst unabhängig von Schalteröffnungszeiten und Personal funktioniert. Dabei sind Überlegungen zum Aufladen von Beträgen und zur Rückzahlung von Restbeträgen (wo, wann, wie) zu machen. In Allmendingen bei Thun und in Basel beispielsweise wird ein Prepaid-System verwendet. In Allmendingen laden die Besucher und Besucherinnen einen Geldbetrag zum Strombezug auf eine Karte. Nicht benötigte Beträge werden bei der Abreise zurückerstattet.

Verschiedene Kantone kennen ein Kautionsystem, bei dem bei der Anmeldung 150.– bis 200.– Franken zu hinterlegen sind. Dadurch sollen die Kosten, die durch Schäden oder zusätzlich notwendige Reinigungen entstehen, gedeckt werden.

Empfehlung Gebühren:

- Option a) pro Wohneinheit und Tag rund CHF 12.– bis 15.– inklusive Strom, Wasser, Abfall (Pauschalgebühr)
- Option b) pro Wohneinheit und Tag rund CHF 8.– (Nebenkosten verbrauchsabhängig)

Für Plätze mit einfacher Infrastruktur sind tiefere Preise angemessen, z. B. Tagesgebühr ohne Nebenkosten CHF 6.– pro Tag.

Eine Wohneinheit umfasst zwei Zugfahrzeuge, einen Wohnwagen sowie einen Anhänger und allenfalls einen (kleineren) Kinderwohnwagen.

Ein [Musterplatzreglement für Durchgangsplätze](#)  findet sich auf der Website der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende.

An- und Abmeldeverfahren sowie Bezahlsysteme

Herkömmlicherweise erfolgt die An- und Abmeldung an einem Schalter, beispielsweise bei der Gemeindekanzlei. Die persönliche Anmeldung bei den Gemeindebehörden hat den Vorteil, dass bekannt ist, wer sich auf dem Platz befindet. Das begrüssen einige Gemeinden. Zusätzlich werden von den Behörden Kontrollgänge auf den Plätzen gemacht und überprüft, ob bezahlt wurde und ob die Nutzerinnen und Nutzer das Platzreglement einhalten.

Im Kapitel 7.2.12 *Durchgangsplätze, Abschnitt Ticketautomat*, finden sich bereits Informationen für eine Lösung mit einem Ticketautomaten, an dem die Gebühren selbstverantwortlich zu begleichen sind. Es ist demnach eine Grundsatzfrage, welches System man bevorzugt.

Sanktionen bei Übertretung des Platzreglements

Es braucht klare Regelungen bezüglich Sanktionen (Gründe für Platzverweise, deren Dauer und das Zurückbehalten des Depots/Kautions, transparente Information zu den Eskalationsstufen/Verwarnung), eine Rechtsmittelbelehrung sowie die Nennung einer Rekursinstanz. Keinesfalls dürfen Sanktionen zu einer Sippenhaftung aller Platznutzenden führen.

7.3.3. Datenschutz

Bei der Anmeldung auf Durchgangsplätzen erheben die Betreiber, meist Behörden, Personendaten der Nutzerinnen und Nutzer. Dies ist notwendig, um die Übersicht zu behalten, wer den Platz für welche Zeitdauer nutzt, welche Gebühren zu entrichten sind oder wer Depotgebühren zurückerhält. Ebenfalls ist davon auszugehen, dass Informationen zu Übertretungen der Platzreglemente erfasst werden, beispielsweise, wenn jemand für eine gewisse Zeit einen Platzverweis erhält.

Vor dem Hintergrund des Bundesgesetzes über den Datenschutz DSG (Art. 6ff.) sind beim Betrieb von Halteplätzen die Grundsätze des Datenschutzes einzuhalten. Namentlich Rechnung zu tragen ist folgenden Aspekten:

- Die Personendaten dürfen nur rechtmässig bearbeitet werden (vgl. Art. 6 Abs.1 DSG). Die Daten sind vor Missbrauch geschützt aufzubewahren, so dass Personen, die nicht in die Bewirtschaftung des Platzes involviert sind, keinen Einblick haben (vgl. Art. 8 DSG).



- Beim Anlegen von Personendaten ist das Verhältnismässigkeitsprinzip einzuhalten (vgl. Art. 6 Abs. 2 und Art. 7 DSG). Es sind folglich nur Personendaten zu erheben, die für die Bewirtschaftung des Platzes notwendig sind. So soll für den Betreiber beispielsweise die Zuordnung möglich sein (wer hat welchen Stellplatz gemietet).
- Personendaten dürfen nur für den Zweck bearbeitet werden, für den sie erhoben wurden (vgl. Art. 6 Abs. 3 und 4 DSG). Daten dürfen beispielsweise nicht systematisch für polizeiliche Zwecke Verwendung finden.

Die Bewirtschaftung der Plätze liegt in der Kompetenz der Kantone und Gemeinden. Es gelten die jeweiligen kantonalen Datenschutzgesetze. Wenn die Datenbearbeitung durch ein öffentliches Organ oder durch Private in Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe ausgeführt wird, ist grundsätzlich eine gesetzliche Grundlage notwendig.



In Kürze

Für den Betrieb der Durchgangsplätze gelten das Bundesgesetz über den Datenschutz DSG und die kantonalen Datenschutzgesetze. Für Datenschutzregelungen beim Betrieb der Plätze sind die kantonalen Datenschutzfachstellen beizuziehen.

Es sind nur diejenigen Daten zu erheben, die für einen geordneten Anmeldeprozess und Betrieb notwendig sind. Nach dem Verlassen des Durchgangsplatzes sind personenbezogene Daten grundsätzlich unverzüglich zu löschen. Sieht das Platzreglement vor, dass der Platz beispielsweise erst nach einem Monat erneut belegt werden kann, sind die Daten nach Ablauf dieser Frist ebenfalls zu löschen.

7.3.4. Reinigung

Fragen zur Sauberkeit geben immer wieder Anlass zu Diskussionen. Da auf den Durchgangsplätzen Personen leben, die nach kurzer Zeit wieder weiterfahren, ist eine regelmässige professionelle Reinigung, hauptsächlich der Sanitäranlagen, zwingend. Vereinzelt sind auch die Nutzerinnen und Nutzer für alltägliche, kleinere Reinigungen verantwortlich. Die Häufigkeit der Reinigung hängt wesentlich von der Grösse und Belegung des Platzes ab. Ebenso können hygienische Überlegungen, wie sie während der Corona-Pandemie im Frühjahr 2020 schlagartig an Bedeutung gewonnen haben, Anlass für mehr professionelle Reinigungen oder anderen Massnahmen sein.

Pflicht der Platzbetreiber ist es, Abfallcontainer regelmässig zu leeren, damit es nicht zu Geruchsemissionen kommt (vgl. Kap. 7.2.11).

Die regelmässige professionelle Reinigung, namentlich der Sanitäranlagen, sowie die Abfallentsorgung sind notwendig.



In Kürze

7.3.5. Platzwart, Platzwartin:

Aufgaben und Anforderungsprofil

Wie bereits im Kapitel *Standplätze* erläutert, haben Platzwarte und -wartinnen eine wichtige Funktion als Dialogpartner und -partnerinnen vor Ort. Sie sollen mit den Jenischen und Sinti in Kontakt sein und Konflikte frühzeitig erkennen. Dies bedingt genügend personelle Ressourcen, damit eine regelmässige Präsenz auf dem Platz möglich ist.

Wie bei den Platzwarten und -wartinnen auf Standplätzen sind Interesse an der fahrenden Lebensweise, interkulturelle Offenheit und Fähigkeiten im Konfliktmanagement gefragt. Auf Durchgangsplätzen, die Jenische und Sinti aus der Deutsch- und Westschweiz anfahren, sind gute Sprachkenntnisse in Deutsch und Französisch eindeutig von Vorteil. Ebenso sind bei Plätzen in der italienischsprachigen Schweiz Sprachkenntnisse wünschenswert.



Es hat sich bewährt, die Bewirtschaftung von Durchgangsplätzen nicht an gewinnorientierte Unternehmen, wie beispielsweise Sicherheitsfirmen, auszulagern, sondern durch geeignete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Behörden ausführen zu lassen. Dies ermöglicht den Behörden eine grössere Nähe zum Betrieb und zu den Nutzerinnen und Nutzern.

Überlegungen zur Rolle der Polizei

Der Bericht des Europarates über die Umsetzung des Rahmenabkommens zum Schutz nationaler Minderheiten empfiehlt, die Platzbewirtschaftung nicht an Polizeibehörden zu übertragen. Dies könne unter Umständen als ständige Überwachung der Minderheiten verstanden werden (Europarat, 2018). Die eigentliche Bewirtschaftung eines Platzes wie die Instandhaltung der Infrastruktur ist nicht eine genuin sicherheitsrelevante und polizeiliche Aufgabe. Die mit der Bewirtschaftung zusammenhängenden Arbeitsbereiche sind deshalb von anderen Akteuren wahrzunehmen. Dies hat den positiven Effekt, dass sich die Polizei ausschliesslich ihren Kernaufgaben, der Sicherheit, zuwenden kann.

Auf Durchgangsplätzen ist eine Platzwartin oder ein Platzwart mit interkulturellen Fähigkeiten und Kompetenzen in Konfliktmanagement unabdingbar. Für den Dialog mit den Nutzerinnen und Nutzern sind angemessene zeitliche Ressourcen vorzusehen.



In Kürze



37 | Müllabfuhr Durchgangsplatz Wittinsburg, BL



8. Transitplätze

Fahrende Familien aus dem Ausland sind hauptsächlich zwischen Februar und Oktober in der Schweiz anwesend. Meist handelt es sich dabei um Roma. Der Grund für ihre Reisetätigkeit ist die Erwerbsarbeit, aber auch der Besuch von Familienanlässen oder religiösen Festen. Ein Familienverbund kann zehn bis dreissig oder gar noch mehr Wohnwagen mit durchschnittlich jeweils drei bis vier Personen zählen. Für ihren Aufenthalt in der Schweiz benötigen auch diese Familien Halte- respektive Transitplätze (vgl. Standbericht 2021, S.29f).

8.1. Anforderungen der Nutzer und Nutzerinnen an den Standort

Grundsätzlich gelten für die Standortwahl eines Transitplatzes, namentlich bezüglich der Lebensqualität und dem Schutz vor schädlichen Immissionen sowie der Nähe zu den Verkehrsachsen dieselben Anforderungen wie für die Durchgangsplätze. Hierzu wird deshalb auf das *Kapitel 7.1 Anforderungen der Nutzer und Nutzerinnen an den Standort von Durchgangsplätzen* verwiesen. (Bezüglich des Vorgehens der Kantone bei der Standortsuche siehe *Kap. 4.5.4*).

Traditionen fahrender Roma

Die ausländischen fahrenden Roma bilden keine homogene Bevölkerungsgruppe, sondern bestehen aus verschiedenen Teilgruppen unterschiedlicher Herkunft. Einige Traditionen und Gebote sind dennoch in den meisten Gruppen vertreten und über die Zeit stabil geblieben (GfbV, 2017). So befolgen viele ausländische fahrende Roma bis heute strenge Reinheitsgebote. Auch (Schweizer) Sinti befolgen teilweise ähnliche Vorgaben.

Die Gesellschaft für bedrohte Völker beschreibt das Konzept der Reinheit und Unreinheit folgendermassen:
«Das Gegensatzpaar der rituellen Reinheit und Unreinheit entspricht einer dualistischen Weltanschauung, die im übertragenen Sinne verkürzt in die Gegensätze <Gut> und <Böse> eingeteilt werden kann. Mit diesem Gegensatzpaar sind interne Grenzen zwischen den Geschlechtern, Altersgruppen, Roma-Gruppen und auch externe Grenzen zwischen Roma und Gadze (alle Nicht-Roma) sowie Diesseits und Jenseits festgelegt. Es existieren viele verschiedene Quellen ritueller Unreinheit: So werden traditionell alle Körperteile von Mann und Frau unter der Gürtellinie und alle Körperausscheidungen als unrein betrachtet. Zudem können auch Nahrung, Berufe, Krankheiten und der Tod als unrein gelten.

Viele Vorsichtsmassnahmen, Gesetze und Tabus der Roma sind auf das Gegensatzpaar der Reinheit und Unreinheit zurückzuführen. Ob diese Reinheitsgebote in einer Teilgruppe gelten oder keine Bedeutung mehr haben, ist jedoch von der traditionellen Sozialstruktur und der jeweils vorherrschenden Religion der Gruppen abhängig.» (GfbV, 2017, S.22).

Auch funktionieren die Familien ausländischer fahrender Roma meist hierarchisch und haben ein Oberhaupt, traditionell das älteste männliche Familienmitglied (GfbV, 2017). Für Gespräche, Abmachungen oder auch bei Konflikten gilt es, die zentralen Ansprechpersonen zu kontaktieren. In der Regel heisst dies, sich an die Familienoberhäupter zu wenden.

Verschiedene Verhaltensweisen im Alltag, die Sesshaften auf den ersten Blick unverständlich erscheinen, basieren oftmals auf den traditionellen Vorstellungen und Reinheitsgeboten der Familien. Die Traditionen und Gebote fahrender Roma beeinflussen die Gestaltung eines Transitplatzes und dessen Betrieb massgeblich. In den Kapiteln zur Infrastruktur und zum Betrieb von Transitplätzen wird da, wo notwendig, auf diese Besonderheiten eingegangen.



D | Skizze eines Transitplatzes



8.2. Platzgestaltung und Infrastruktur

Wie bei den Durchgangsplätzen ist auch bei den Transitplätzen eine Spannweite von einer einfachen, temporären bis hin zu einer aufwändigen, fixen Infrastruktur möglich. Die Anforderungen an die Grundausstattung eines Transitplatzes sind mit denjenigen der Durchgangsplätze vergleichbar: Die Strom- und Wasserversorgung, sanitäre Einrichtungen sowie der Anschluss an die Kanalisation sind unabdingbar, um einen Transitplatz zu betreiben. Unterschiede ergeben sich bei einzelnen Aspekten der Platzgestaltung, insbesondere bei den sanitären Einrichtungen.

Fahrende Roma sind hauptsächlich zwischen Februar und Oktober in der Schweiz. Es gibt aber auch Leute, die im Winterhalbjahr einen Halteplatz benötigen, da sie ausserhalb der üblichen Reisesaison herkommen möchten oder über eine ganzjährige Aufenthaltsbewilligung in der Schweiz verfügen (Standbericht 2021). Frostsichere Anlagen ermöglichen die Nutzung eines Transitplatzes in der Übergangszeit, in welcher vielerorts eine rege Nachfrage nach Haltemöglichkeiten festgestellt wird. Somit ist auch bei Transitplätzen der Bau von winterfesten Anlagen sinnvoll.



In Kürze

Auf einem Transitplatz sind die Versorgung mit Strom und Wasser, sanitäre Anlagen sowie die Abwasserentsorgung essenziell. Die Stiftung empfiehlt, die Anlagen winterfest zu bauen, um der Nachfrage nach Halteplätzen im Winterhalbjahr nachzukommen.

8.2.1. Platzgrösse und -einteilung

Anzahl Stellplätze

Aufgrund der Grösse der Familienverbände von ausländischen fahrenden Roma liegt die optimale Grösse eines Transitplatzes zwischen 20 und 40 Stellplätzen für Wohnwagen.

Flächenbedarf

Ausländische fahrende Roma verfügen über einen Wohnwagen, allenfalls einen Kinderwohnwagen und einen Anhänger mit Waschmaschine, Küchenutensilien sowie meistens zwei Fahrzeuge. Es gibt Familien, die Vorzelte aufspannen und andere, die anstelle von Vorzelten Küchen- oder Spielzelte neben dem Wohnwagen installieren. Der Flächenbedarf pro Stellplatz ist deshalb mit demjenigen der Durchgangsplätze vergleichbar: Pro Stellplatz werden rund 200 bis 250 Quadratmeter benötigt, damit ausreichend Platz für die Wohnwagen, die Zu- und Durchfahrt, die Parkierung der Fahrzeuge sowie für weitere Anlagen und Tätigkeiten (Sanitäranlagen, Arbeitsplatz usw.) vorhanden ist.

Unterteilung des Platzes

Eine fixe Unterteilung des Platzes, beispielsweise in Stellplätze oder Parkplätze, ist nicht notwendig. Somit können sich die Familien eigenständig organisieren und rücken bei knappen Platzverhältnissen auch mal enger zusammen. Die Zugfahrzeuge sowie die übrigen Autos möchten die Platznutzer und -nutzerinnen gerne in ihrer Nähe haben.



38 | Luftaufnahme Transitplatz Sâles, FR



Grundsätzlich werden die Wohnwagen auf den Transitplätzen entlang der Platzränder, einander zugewandt, aufgestellt. Es gilt als unhöflich, die Rückwand des Wohnwagens gegen ein Vorzelt einer anderen Familie aufzustellen.



Ein Transitplatz verfügt in der Regel über 20 bis 40 Stellplätze für Wohnwagen. Pro Stellplatz ist eine Fläche von durchschnittlich 200 bis 250 Quadratmeter notwendig.

8.2.2. Sanitäranlagen

Die Anforderungen an die sanitären Anlagen auf Transitplätzen unterscheiden sich in einigen Punkten von denjenigen auf den Durchgangsplätzen. Zwar werden auch auf Transitplätzen Toiletten, Duschen und Warmwasser zur Minimalausstattung gezählt. Die Berücksichtigung der erwähnten Reinheitsvorstellungen der fahrenden Roma hat jedoch Auswirkungen auf die bauliche Gestaltung der Anlagen und ist für den späteren Betrieb essenziell: Insbesondere die Lage des Sanitärgebäudes auf dem Platz, die Trennung der Geschlechter und gute hygienische Verhältnisse sind eine wichtige Voraussetzung, dass die Anlagen von allen Nutzern und Nutzerinnen sachgerecht benutzt werden.

Anzahl Sanitärgebäude, Toiletten und Duschen

Auf 10 Stellplätze, d.h. auf rund 30 bis 40 Personen, werden je zwei bis drei Toiletten und Duschen für die Männer und Frauen benötigt.

Lage und Gestaltung von Sanitäranlagen

Aufgrund der traditionellen Vorstellungen vieler fahrender Roma sind die Sanitäranlagen respektive Sanitärgebäude auf Transitplätzen konsequent nach den folgenden Regeln zu erstellen:

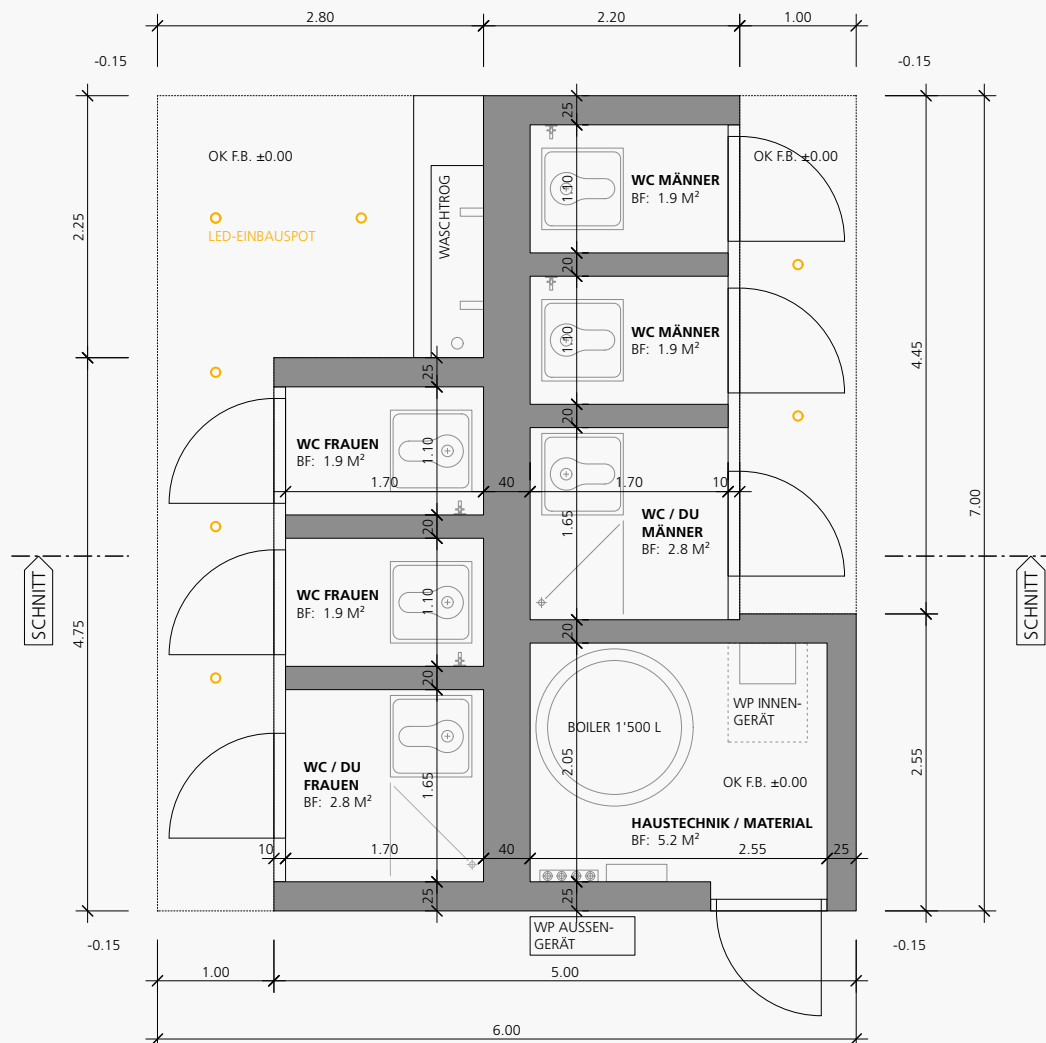
- Die sanitären Anlagen sind am Rande des Platzes zu installieren. Sie müssen über Türen und ein Dach verfügen.
- Die Eingänge für die Männer- und Frauen dürfen nicht nebeneinander liegen. Auch sollen sie durch die Platznutzer und -nutzerinnen möglichst nicht einsehbar sein, so dass man nicht sieht, wer auf die Toilette geht. Die Eingangstüren sind demnach zur Seite und zur Rückseite des Platzes auszurichten. Falls notwendig, ist mit einem Sichtschutz zu arbeiten.
- Die sanitären Anlagen sind möglichst barrierefrei zu bauen. Wird eine barrierefreie Toilette und Dusche standardgemäss in eine Damentoilette integriert, kann sie von den Männern nicht genutzt werden.

Wird pro Geschlecht innerhalb eines Gebäudes mehr als eine Toilette zur Verfügung gestellt, so können Steh- und Sitztoiletten eingebaut werden, um alle kulturellen Präferenzen abzudecken. Für die Sanitäranlagen sind möglichst robuste und pflegeleichte Materialien, beispielsweise Edelstahl, zu verwenden.

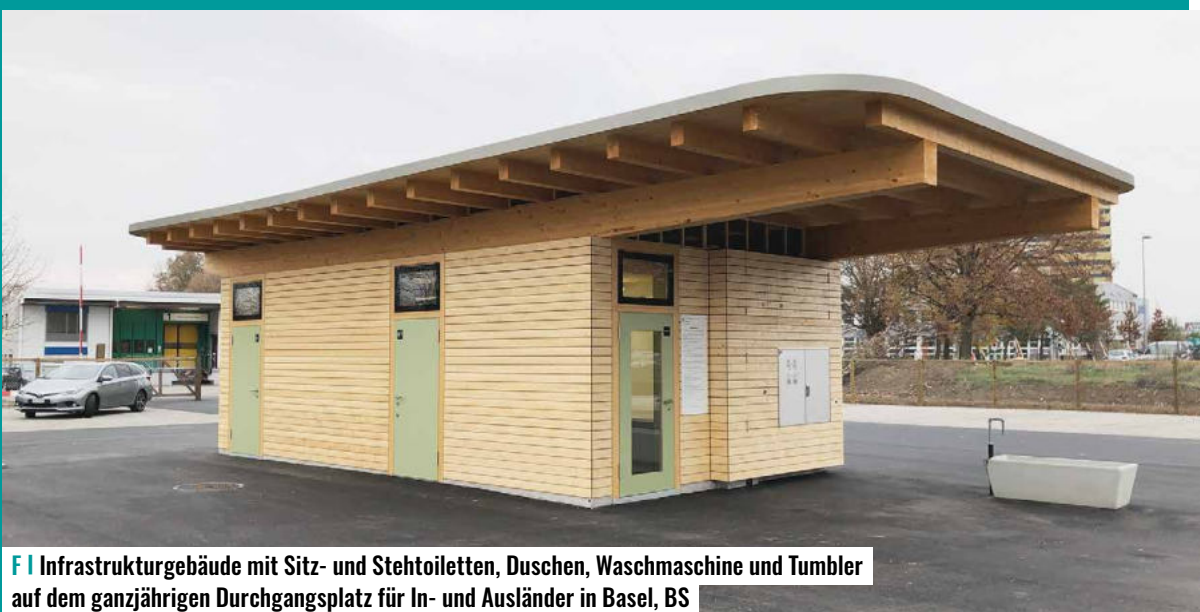
Einige Platzbetreiber berichten, dass es in den sanitären Anlagen zur Verstopfung der Abflüsse kommt, weil Abfälle nicht sachgerecht entsorgt werden. Dieser Problematik kann nur durch das Sensibilisieren der Nutzer und Nutzerinnen vor Ort und allenfalls durch das Bereitstellen von geeigneten Abfalleimern entgegengewirkt werden.



39 | Transitplatz Sâles, FR



E | Entwurf Grundrissplan und Visualisierung der geplanten Sanitäranlagen (inkl. Waschtrog) für den Transitplatz Wileroltigen, BE (Stand Sommer 2022)



F | Infrastrukturgebäude mit Sitz- und Steh-toiletten, Duschen, Waschmaschine und Tumbler auf dem ganzjährigen Durchgangplatz für In- und Ausländer in Basel, BS



Im alltäglichen Betrieb gilt es zu beachten, dass aufgrund der Reinheitsgebote oftmals nicht familienübergreifend gereinigt wird. Wenn von fahrenden Roma erwartet wird, dass sie die Sanitäranlagen selbst putzen, muss dieser Punkt bei der Organisation berücksichtigt werden (s. Variante a unten).

Je nach Platzgrösse und Betriebskonzept können auf einem Transitplatz ein oder mehrere Sanitärgebäude erstellt werden. Noch bestehen in der Schweiz jedoch keine Erfahrungen mit Halteplätzen, die mehrere Sanitärgebäude aufweisen, so dass die Stiftung hierzu keine Empfehlung aussprechen könnte. Der sich in Planung befindende Transitplatz «Wileroltigen» im Kanton Bern wird diesbezüglich allenfalls neue Erkenntnisse liefern.

Sofern mehrere Sanitärgebäude geplant werden, sind zwei Varianten der Organisation denkbar:

- a) Die Sanitärgebäude werden einer bestimmten Anzahl Stellplätze, respektive einer Familie, fix zugeteilt: Durch diese Zuteilung werden die Reinheitsgebote der fahrenden Roma respektiert und es entstehen klare Verantwortlichkeiten bezüglich der Nutzung und der Sauberkeit der Anlagen. Die Reinigung durch die Familien selbst ist möglich. Dieses Vorgehen wird heute in Frankreich bereits vielerorts praktiziert.
- b) Die Sanitärgebäude werden nach Geschlechtern unterteilt: Es werden Gebäude nur für die Frauen und Gebäude nur für die Männer errichtet. Diese werden räumlich getrennt und kommen beispielsweise an den gegenüberliegenden Enden des Platzes zu liegen.



In Kürze

Sanitärgebäude gehören stets an den Rand eines Transitplatzes. Auf 10 Stellplätze kommen mindestens je zwei bis drei Toiletten und Duschen für Männer und Frauen. Die Eingänge für die Männer und Frauen werden räumlich getrennt und dürfen für die anderen Platznutzer und -nutzerinnen nicht einsehbar sein.

8.2.3. Strom und Elektromobilität

Die Versorgung mit Strom, inklusive Vorbereitungen für Ladestationen für Elektroautos, ist wie auf den Durchgangsplätzen zu planen. Es wird deshalb auf die *Kap. 7.2.3 Strom* und *6.2.5. Elektromobilität*

verwiesen. Bei der Wahl des Steckdosen-Typs für die ausländischen fahrenden Roma können die CEE-Stecker der Euro-Norm verwendet werden.

8.2.4. Wasserversorgung

Für die Versorgung der Wohnwagen mit Frischwasser sowie die Benutzung der Waschmaschinen auf den Transitplätzen sind die Platznutzer und -nutzerinnen auf ausreichend Wasseranschlüsse angewiesen. Im besten Fall verfügen jeweils zwei Stellplätze über einen Wasseranschluss. Alternativ können mehrere, dezentrale Wasseranschlüsse an verschiedenen Stellen des Platzes erstellt werden. Sofern eine ganzjährige Nutzung des Transitplatzes in Frage kommt, sind winterfeste Anschlüsse zu bauen.

Die Verteilerstellen mit den einzelnen Anschlüssen kommen an den Platzrändern zu liegen. Damit wird vermieden, dass Schläuche auf dem Platz liegen und Fahrzeuge darüberfahren.

Auf einigen Transitplätzen kann beobachtet werden, dass der Wasserbezug hoch ausfällt. Dies wird insbesondere darauf zurückgeführt, dass defekte Schläuche und Anschlüsse in Gebrauch sind oder dass die Wasserhähne nicht abgestellt werden. Diese Problematik gilt es in erster Linie im täglichen Betrieb anzugehen (Information, individuelle Nebenkostenabrechnung, Kontrollrundgänge).

Die Stiftung empfiehlt, je eine Bezugsstelle für Strom und Wasser für zwei Stellplätze zu erstellen. Die Anschlüsse befinden sich an den Platzrändern und sind möglichst winterfest.



In Kürze

8.2.5. Waschen und Abwaschen

Die meisten fahrenden Roma besitzen eine private Waschmaschine oder zumindest eine innerhalb derselben Familie, die sie in einem Anhänger mitführen. Bei der Benutzung der Waschmaschinen ist die Abwasserentsorgung wichtig (vgl. *Kap. 8.2.6*). Dazu muss es möglich sein, das Wasser mit einem Schlauch in eine Abflussstelle zu leiten.

Das Geschirr wird oftmals in Becken im oder neben dem Wohnwagen abgewaschen. Ergänzend kann beispielsweise vor oder unter dem Dach des Sanitärgebäudes ein Spülbecken erstellt werden. Aus hygienischen Gründen darf ein Abwaschbecken jedoch nicht gleichzeitig dazu dienen, das Abwasser zu entleeren oder andere Gegenstände zu reinigen.

In Kürze

Fahrende Familien verfügen meist über eigene Waschmaschinen und Spülbecken. Ergänzend ist ein gemeinschaftliches Abwasch- und Spülbecken auf dem Platz willkommen.

8.2.6. Abwasserentsorgung

Zur Entleerung des Abwassers, insbesondere bei Verwendung der Waschmaschinen, ist eine umweltkonforme Abwasserentsorgung über die Kanalisation notwendig. Dazu sind auf den Halteplätzen Ausgussstellen für das Abwasser vorzusehen, beispielsweise Schächte mit einem Lochdeckel, in

die die Platznutzer und -nutzerinnen das Abwasser mittels Schläuchen einleiten (nicht zur Entsorgung von Fäkalien). Die Stiftung empfiehlt, auf jeder Seite des Platzes mehrere Ausgussstellen zu erstellen. Optimal ist jeweils eine Ausgussstelle für zwei Stellplätze am Rand des Platzes, so dass keine Fahrzeuge über die Infrastruktur fahren. Fehlt diese Infrastruktur, muss mit Bodenverunreinigungen durch nicht sachgerecht entsorgtes Abwasser gerechnet werden.

Verschiedentlich wird auch eine Ausgussstelle für Abwasser im Sanitärgebäude gemacht. In diesen Fällen ist darauf zu achten, dass sich die Ausgussstelle möglichst innerhalb von neutralen Räumen, d.h. nicht in der Männer- oder Frauentoilette, befindet. Das Ausgussbecken ist tief anzulegen, da Wasserbehälter schnell ein hohes Gewicht erreichen.

Im alltäglichen Betrieb sind die Platznutzer und -nutzerinnen bezüglich der korrekten Abwasserentsorgung zu instruieren. Dazu gehört auch, dass die Wohnwagen und Fahrzeuge auf dem Platz nicht mit Seifenwasser gewaschen werden dürfen oder dass das Abwaschwasser nicht entlang der Platzränder entsorgt werden darf.



40 | Wasserbezugsstelle am Rande eines Stellplatzes, Transitplatz Sâles, FR



In Kürze

Die Infrastruktur für eine fachgerechte Entsorgung des Abwassers ist ein unverzichtbares Element auf einem Transitplatz. Die Stiftung empfiehlt, mindestens auf zwei Seiten des Platzes oder für jeweils zwei Stellplätze je eine Ausgussstelle zu erstellen. Der Platzbetreiber bespricht die korrekten Abwasserentsorgung mit den Platznutzern und -nutzerinnen vor Ort.

8.2.7. Arbeitsbereich

Ausländische fahrende Roma sind darauf angewiesen, auf Transitplätzen kleinere handwerkliche Arbeiten zu verrichten. Sie benötigen auf den Transitplätzen deshalb einen Ort, an dem sie Arbeiten ausführen können, ohne in Konflikt mit den umweltrechtlichen Vorgaben zu kommen. Die Anforderungen an einen solchen Arbeitsplatz unterscheiden sich nicht von denjenigen für Schweizer Jenische und Sinti. Es wird deshalb auf das Kapitel 7.2.7 Arbeitsbereich verwiesen.

8.2.8. Freiräume für Kinder und Jugendliche

Die knappen Platzverhältnisse im Wohnwagen verlangen nach Möglichkeiten für Spiel und Bewegung von Kindern und Jugendlichen im Freien. Hierzu braucht es Freiräume, beispielsweise eine Spielfläche. Aber auch sonstige Flächen und Installationen (z. B. Platzränder, Grüngürtel, Abgrenzung) gilt es vielseitig und kreativ zu nutzen. Bereits niederschwellige Angebote wie grosse Steinblöcke, Baumstämme, Nischen oder Bäume dienen Spiel und Bewegung (vgl. hierzu Kap. 9.1.4). Umliegende Wanderwege und Naherholungsräume sollen für die Platznutzer und -nutzerinnen frei zugänglich sein.

Die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen nach Bewegung sind bei der Planung zu berücksichtigen. Frei- und Naherholungsräume in der Umgebung sollen für die anwesenden Platznutzer und -nutzerinnen zugänglich sein.

In Kürze



41 | Abwaschmaschine & Tumbler ausländischer fahrender Roma, prov. Transitplatz Brügg, BE



8.2.9. Eingangstor

Für die Aspekte zu einem Eingangstor wird grundsätzlich auf den Text unter *Durchgangsplätze, Kapitel 7.2.9*, verwiesen. Die Nutzerinnen und Nutzer schätzen den freien Zugang zu den Plätzen. Auf stark frequentierten und grösseren Transitplätzen setzen Kantone teilweise Tore mit Höhenbeschränkungen ein: Ein- und Ausfahrten sind damit nur für Zug- oder Arbeitsfahrzeuge, nicht aber für Wohnwagen möglich. Aus Sicht der Nutzerinnen und Nutzer sind dies einschränkende Massnahmen. Die Stiftung empfiehlt deshalb, Kontrollen des Zugangs und Verlassens des Platzes im Rahmen des Betriebskonzepts zu lösen (u.a. Kontrollen vor Ort, Depots). Auf Tore mit Höhenbeschränkung ist nach Möglichkeit zu verzichten.

8.2.10. Umfriedung, Bodenbelag und weitere Aspekte

Für die Umfriedung und die Bodenbeschaffenheit sind dieselben Aspekte massgeblich wie bei den Durchgangsplätzen. Siehe hierzu *Kapitel 7.2.10 Umfriedung* und *Kapitel 7.2.14 Bodenbelag*. Auch die Aussagen unter Punkt 7.2.15 zu sicherheitsrelevanten Themen, zur Feuerstelle und zur Beleuchtung von Durchgangsplätzen gelten gleichermaßen für die Transitplätze.

8.2.11. Abfallentsorgung

Die Stiftung empfiehlt, auf Transitplätzen Container bereitzustellen, in denen die Familien ihren Hauskehricht entsorgen können. Die Abfallcontainer sind ausserhalb oder am Rand des Platzes auf einem befestigten Untergrund zu platzieren. Sie sollen für Aussenstehende möglichst unzugänglich sein. Offene Mulden sind aus hygienischen Gründen für den Hauskehricht nicht geeignet. Die Gebühren werden mit den Nebenkosten pauschal verrechnet.

Oftmals fallen auf Transitplätzen bereits aufgrund ihrer Grösse hohe Abfallmengen an. Zudem wird durch die Platznutzer und -nutzerinnen bisher kaum eine Abfalltrennung vorgenommen und sämtlicher Hauskehricht in Abfallsäcken entsorgt. Mit ortsüblichen Sammelcontainern für das Recycling (Papier, Alu, Glas usw.) könnte dem allenfalls entgegen gewirkt werden. Transitplätze sind möglichst in das ortsübliche Abfallmanagement einzubinden.

Wiederkehrende Themen auf den Transitplätzen sind das Littering, das Deponieren von leeren Gasflaschen, ausrangierten Waschmaschinen und dergleichen. Fragen ergeben sich auch, wenn aus beruflichen Gründen hohe Abfallmengen anfallen, z. B. weil Hausräumungen oder Renovationen vor-

genommen werden. Solche Vorkommnisse sind im täglichen Betrieb zu lösen und mit den Platznutzern und -nutzerinnen vor Ort zu besprechen. Beispielsweise können gegen entsprechende Gebühren weitere Container oder Mulden aufgestellt oder es kann auf die örtlichen Entsorgungs- und Recyclingstellen verwiesen werden.

Die Tatsache, dass ausländische fahrende Roma aufgrund ihrer traditionellen Reinheitsvorstellungen oftmals nicht familienübergreifend putzen, ist auch bei der Abfallentsorgung zu bedenken.

Die Entsorgung des Hauskehrichts erfolgt in Containern ausserhalb oder am Rande des Platzes. Die Gebühren werden pauschal beglichen. Andere Abfälle, beispielsweise aus beruflichen Tätigkeiten, werden individuell verrechnet.



In Kürze

8.2.12. Infotafeln

Auf Transitplätzen sind Infotafeln eine gute Möglichkeit, um wesentliche Informationen zum Betrieb des Platzes sowie Notfallnummern für alle gut sichtbar zu kommunizieren. Je nach Lage des Transitplatzes ist es sinnvoll, die Informationen in französischer und deutscher Sprache zu verfassen oder auch nur mit Piktogrammen zu arbeiten.

Tafeln mit mehrsprachigen Informationen oder Piktogrammen dienen der Kommunikation von wichtigen Regeln und Hinweisen.



In Kürze

8.3. Betrieb eines Transitplatzes

Transitplätze sind meist grösser als Durchgangsplätze und bieten Lebensraum für viele Menschen unterschiedlicher Herkunft. Das gilt es beim Betrieb zu berücksichtigen. Deshalb kommen Management-Fragen eine zentrale Bedeutung zu.



8.3.1. Betriebsvereinbarung Kanton -Gemeinden

Wird der Transitplatz zwar vom Kanton verantwortet, aber von einer Gemeinde betrieben, empfiehlt es sich, eine Betriebs- oder eine Leistungsvereinbarung zur Regelung der Aufgaben zu unterzeichnen. Siehe dazu die beiden Abschnitte Betriebsvereinbarung Kanton – Gemeinden in den *Kapiteln Stand- und Durchgangsplätze 6.3.1 und 7.3.1*. Da Transitplätze meist deutlich grösser sind als Durchgangsplätze und damit verbunden auch eine intensivere Betreuung bedingen, ist die Bewirtschaftung des Platzes durch den Kanton anstatt durch die Gemeinde zu prüfen.

8.3.2. Platzreglement

Grundsätzlich sind für Transitplätze ähnliche Platzreglemente zu erstellen wie für Durchgangsplätze (vgl. *Kap. 7.3.2*). Auf diverse Themenbereiche wird im Folgenden näher eingegangen, weil sie auf Transitplätzen immer wieder Anlass zu Diskussionen geben:



In Kürze

Eine regelmässige Überprüfung der im Platzreglement festgehaltenen Punkte ist unter Einbezug aller beteiligter Akteure empfehlenswert.

Öffnungszeiten und Aufenthaltsdauer

Meist sind die Transitplätze lediglich saisonal vom Frühjahr bis Herbst geöffnet. Häufig treffen Gruppen, beispielsweise aus Frankreich, aber schon in den Wintermonaten zu Beginn des Jahres ein und suchen nach Haltemöglichkeiten. Der Bedarf nach früheren Öffnungszeiten ist deshalb vorhanden. Dies hat auch Folgen für die Infrastruktur (vgl. Abschnitt Sanitäranlagen und Winterfestigkeit).

Die Aufenthaltsdauer auf den Plätzen ist meist auf einen Monat beschränkt – ausser es gibt die Möglichkeit einer länger dauernden Winternutzung. Es kann jedoch im Sinne pragmatischer Lösungen empfehlenswert sein, die Aufenthalts-

dauer massvoll zu verlängern, um konfliktreichen Haltesituationen mit Gemeinden oder irregulären Landnahmen vorzubeugen.

Höhe der Tagesgebühren und Option eines Depots

Grundsätzlich sind für Transitplätze vergleichbare Ansätze wie für Durchgangsplätze angemessen. So sind verschiedene Gebührenmodelle möglich: Entweder sind die Nebenkosten in den Tagesgebühren inbegriffen oder die Nutzerinnen und Nutzer zahlen diese separat, beispielsweise mit einer Prepaid-Karte für Strom und Wasser (vgl. *Kap. 7.3.2*). Dabei kann es sinnvoll sein, die örtlichen und regionalen Gegebenheiten bei der Preisgestaltung zu berücksichtigen.

An-, Abmeldung und Bezahlsystem

Auf Transitplätzen bewährt sich der direkte Kontakt mit den Nutzerinnen und Nutzern vor Ort. Ticketautomaten oder Anmeldeverfahren auf einer Gemeindebehörde sind deshalb nicht empfehlenswert. Die Anmeldung und das Einkassieren der Gebühren erfolgt idealerweise mehrmals wöchentlich oder gar täglich auf dem Platz. So können Fragen und Anliegen der Nutzerinnen und Nutzer gleich dort geklärt werden.


Vereinzelt teilen die Betreiber die Funktionen des Einkassierens der Gebühren und der Platzwartin oder des Platzwartes auf zwei unterschiedliche Stellen oder Personen auf. Die Möglichkeit einer telefonischen Anfrage an die Betreiber, ob Stellplätze frei sind, oder um weitere Auskünfte zu erhalten, hat sich sehr bewährt. Dies bedingt die Bekanntgabe einer Telefonnummer, zum Beispiel auf einer Informationstafel, sowie die Erreichbarkeit einer Auskunftsperson.

8.3.3. Datenschutz

Die Datenschutzfragen sind auf Transitplätzen grundsätzlich gleich zu regeln wie auf Durchgangsplätzen (vgl. *Kap. 7.3.3*).

8.3.4. Reinigung

Eine regelmässige professionelle Reinigung der Sanitäranlagen ist insbesondere für einen grösseren Transitplatz absolut zwingend. Teilweise existieren, wie bei den Durchgangsplätzen, Abmachungen mit länger oder wiederholt anwesenden Familien, um die tägliche Reinigung der Sanitäranlagen zu organisieren (vgl. hierzu *Kap. 8.2.2* sowie *7.3.4*).

Ein [Musterplatzreglement für Transitplätze](#)  findet sich auf der Website der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende.



8.3.5. Platzwart, Platzwartin: Aufgaben und Anforderungsprofil

Eine gute Platzwartin oder ein guter Platzwart ist wie bei den anderen Platzkategorien zentral. In der Praxis sind es oft Männer, die diese Funktion ausüben und mit den Familienchefs und den weiteren Nutzerinnen und Nutzern in Kontakt sind. Beim Kontakt mit den meist aus Frankreich kommenden fahrenden Roma auf den Transitplätzen gehören ausgezeichnete Französischkenntnisse sowie interkulturelle Offenheit und Kompetenzen

zum Anforderungsprofil. Die regelmässige Präsenz vor Ort und der Dialog mit den Nutzerinnen und Nutzern tragen wesentlich zu einer reibungslosen Bewirtschaftung bei (Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende, Evaluation Halteplätze 2022).

Im Übrigen gelten für die Funktion einer Platzwartin oder eines Platzwarts auf einem Transitplatz die gleichen Aussagen wie bei einem Durchgangsplatz (vgl. Kap. 7.3.5).





9. Nutzen einer naturnahen Gestaltung von Halteplätzen

Die Vielfalt an Pflanzen- und Tierarten geht in der Schweiz seit Jahrzehnten kontinuierlich zurück. Ausgeräumte Landschaften und abnehmende Grünflächen in den Siedlungsgebieten führen dazu, dass lebenswichtige Vernetzungsachsen für Wildtiere fehlen. Der Rückgang der Biodiversität hat vielfältige Konsequenzen für unsere Ökosysteme und die Lebensqualität.

In den Siedlungsgebieten kann mit Grünräumen und Landschaftselementen wie Ruderalflächen, Bäume, Hecken usw. nicht nur die Biodiversität gefördert werden: Studien belegen, dass eine ökologisch wertvolle Grünraumgestaltung die gesunde Entwicklung von Kindern sowie das allgemeine menschliche Wohlbefinden fördert. Eine grüne, naturnahe Umgebung schützt auch vor zunehmender Hitze infolge des Klimawandels.

Behörden auf allen Ebenen sind aufgrund von verschiedenen Vorgaben verpflichtet, bei ihren raumwirksamen Tätigkeiten ökologische Aufwertungsmassnahmen vorzusehen (z. B. Aktionsplan Biodiversität, Landschaftskonzept Schweiz, Raumkonzept Schweiz, kantonale Aktionsprogramme zur Gesundheitsförderung sowie vielfältige regionale Vorgaben für eine naturnahe, klimaverträgliche Aussenraumgestaltung).

Halteplätze für fahrende Jenische, Sinti und Roma befinden sich oft bereits an ökologisch interessanten Standorten wie Ruderalflächen, Industriebrachen oder an Waldrändern. Manchmal liegen sie aber auf naturfernen Arealen, beispielsweise auf asphaltierten Parkplätzen oder in Industriegebieten. In vielen Fällen bieten sich Chancen, Halteplätze mit ökologisch wertvollen Elementen anzureichern und sich deren vielseitigen Vorteile zunutze zu machen. Recherchen im Rahmen des Standberichts 2021 der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende zeigten, dass die Einbettung eines Platzes in die Umgebung sowie dessen Gestaltung grossen Einfluss auf die Attraktivität und somit auch auf die Auslastung des Platzes haben.

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über den Mehrwert einer ökologisch hochwertigen Gestaltung von Halteplätzen sowohl für die Behörden, die Platznutzer und -nutzerinnen als auch für die Natur.

Bei der Gestaltung von Halteplätzen ergeben sich Möglichkeiten, Synergien zwischen Biodiversitätsförderung, Anpassung an den Klimawandel, Gesundheitsförderung und attraktiven Wohnsituationen mit hoher Aufenthaltsqualität zu nutzen.



9.1. Ideen zur ökologischen Aufwertung

Die nachfolgende Ideensammlung liefert Anregungen, wie ökologische Aspekte auf Halteplätzen stärker berücksichtigt werden können. Es soll sich dabei nicht um zusätzliche Hürden handeln. Die Anregungen schaffen Orientierung bei der Anordnung und Einbettung von Struktur- und Abgrenzungselementen auf Plätzen und beinhalten eine Liste von lokal adaptierbaren Gestaltungsmöglichkeiten, zum Beispiel durch die Wahl von Pflanzen oder Elementen für Spiel und Bewegung.

9.1.1. Einbettung in die Landschaft

Die Einbettung eines Halteplatzes in die Landschaft erfolgt durch eine geeignete Abgrenzung der Parzelle und das Weiterführen von bereits bestehenden Naturwerten. Mit folgenden einfachen Mitteln ist die Abgrenzung eines Halteplatzes sowohl effektiv als auch naturnah und führt gleichzeitig zu mehr Aufenthaltsqualität auf dem Platz:

- einen Waldrand mit einer Hecke ergänzen und verlängern
- Abgrenzung gegen landwirtschaftliche Flächen mittels eines Erdwalls
- Abgrenzung mittels einer dichten Hecke, falls notwendig in Kombination mit einem Zaun



- Erddamm als Lärmschutz, zusätzlich mit Hecken oder Strauchgruppen bepflanzt
- Lärmimmissionen durch eine Abgrenzung mit Bäumen und Sträuchern vermindern
- anstelle eines Maschendrahtzauns einen Holzlattenzaun erstellen, eventuell mit Kletterpflanzen ergänzen (natürlicher Rohstoff schafft eine angenehme Atmosphäre und ist durchlässiger für Kleintiere)
- bei Zäunen rund 15 Zentimeter Abstand zum Boden lassen, damit Kleintiere zirkulieren können
- gruppenweise Heckenpflanzungen als Sichtschutz, beispielsweise vor Sanitäranlagen



In Kürze

Grundsätzlich sind die ökologischen Elemente entlang der Platzränder vorzusehen, damit die Flächen der Stellplätze nicht vermindert und das Manövrieren der Fahrzeuge nicht behindert werden. Die Skizzen der Stand-, Durchgangs- und Transitplätze beinhalten auch die modellhafte Anordnung von ökologischen Elementen auf Halteplätzen (vgl. Kap. 6–8).

9.1.2. Geeignete Pflanzen und deren Unterhalt

Für die Biodiversität sind einheimische, regional angepasste Pflanzen wertvoll. Lokale Naturgärtner und -gärtnerinnen geben diesbezüglich Auskunft. Folgende Hinweise sind zu beachten:

- Keine invasiven Neophyten und andere exotischen Pflanzen setzen, bei Vorkommen rasch entfernen.
- Für Insekten ist eine Mischung von Pflanzen wertvoll, die vom Frühjahr bis in den Herbst blühen. Den Vögeln dienen Beeren- und Dornensträucher, Hagebutten und Nüsse durch den Winter als Nahrungsquelle.
- Heckensträucher sind idealerweise langsam wüchsig, aber dicht. Empfohlene Arten sind Holunder, Felsenbirne, Hundsrose, Kornelkirsche, Schwarzdorn, Weissdorn, Schneeball und Pfaffenhütchen.
- Baumarten wählen, von denen kein Harz oder Honigtau tropft (Schutz der parkierten Wohnwagen und Fahrzeuge), folglich keine Nadelbäume und keine Linden. Geeignet sind
 - Hainbuchen: schnellwüchsig, dichte Blätter, als Baum und Heckenpflanze geeignet; kommen gut zurecht mit trockenen Böden,
 - Vogelbeeren, Ebereschen: relativ schnellwüchsig, attraktiv, Beeren ökologisch sehr wertvoll,
 - Stieleichen: gut geeignet für trockene bis sehr trockene Böden

Mehrwert einer ökologisch wertvollen Gestaltung von Halteplätzen für fahrende Jenische, Sinti und Roma

Gemeinden

- + Schaffen von Vernetzungsachsen, Erweiterung der ökologischen Infrastruktur
- + Erhöhung der naturnahen Flächenanteile der Gemeinde
- + Erweiterung von Natur-, Landschafts-, Freiraumkonzepten dank weiteren, naturnahen Strukturelementen
- + bessere Einbindung in die Landschaft
- + bessere Auslastung der Plätze dank guter Aufenthaltsqualität

Sinti und Roma

- + mehr Lebensqualität dank vielfältiger Platzgestaltung
- + positive Effekte auf die Gesundheit dank naturnaher Umgebung und reduzierter Hitze im Sommer
- + Lärm-, Sichtschutz
- + Vorteile für die motorische, kognitive und emotionale Entwicklung von Kindern dank grüner Umgebung und naturnahen Spielmöglichkeiten

Biodiversität

- + Vernetzungsachsen (z. B. Hecken als Wanderkorridore für Fledermäuse und Kleinsäuger)
- + mehr Artenvielfalt dank Wildhecken, Ruderalflächen usw.
- + Wildhecken als Rückzugsstrukturen und Nistplätze
- + Nahrungsquellen für Vögel und Insekten
- + mehr Wertschätzung dank Naturerlebnis der Platznutzer (indirekte Umweltbildung)



- Spitz-, Berg-, Feldahorne: gut geeignet für trockene bis sehr trockene Böden, eher langsam wüchsig, erzeugen teilweise Honigtau,
- Birke: schnellwüchsig, hoch, aber Pollen für viele Personen allergieauslösend
- Ansaat von Blumenwiesenstreifen oder -säumen: Saatmischung für Ruderalstandorte wählen, keinen Humus ausbringen, um den Unterhalt zu minimieren und seltene Arten zu fördern.
- Dach- und Fassadenbegrünung: An der Fassade möglichst nur heimische Arten wie Waldrebe, Efeu oder Hopfen anpflanzen (keine Jungfernebe!). Für die Dachbegrünung eine extensive, magere Saatmischung aus heimischen Arten verwenden.

Je nach Regelung ist für den Unterhalt der Grünbereiche auf Halteplätzen der Kanton oder die Standortgemeinde zuständig. Die Zuständigkeit ist bereits im Rahmen der Planung verbindlich festzulegen.

Namentlich auf Standplätzen, auf welchen längere Aufenthalte üblich sind, können bei Interesse die Platznutzerinnen und -nutzer in die Pflege der Grünflächen einbezogen werden. Auf Standplätzen sind allenfalls nur Einzelpersonen an gewissen ökologischen Elementen interessiert. Zusätzliche Ideen für Standplätze sind:

- Anbieten von mobilen Töpfen mit immergrünen Pflanzen oder für die Pflanzung von Erdbeeren oder Beerensträuchern

- Angebot, für die Bepflanzung der eigenen Parzelle oder der gemeinschaftlichen Flächen gratis oder verbilligt Pflanzen zu beziehen (Sträucher, Stauden, Kletterpflanzen, Saatmischungen),
- Kisten für das «Urban Gardening» abgeben usw.

9.1.3. Hitzeinseln vermeiden

Das Klima erwärmt sich. Artenreiche Grünflächen und andere einfache Massnahmen helfen, die negativen Effekte der Erwärmung auf den menschlichen Organismus zu mildern. Folgende Massnahmen erweisen sich auf Halteplätzen als wirksam:

- Asphalt möglichst weglassen (Durchgangs-, Transitplätze) oder auf ein notwendiges Minimum beschränken (Standplätze). Die Hitzeabstrahlung verringert sich dadurch deutlich. Dank der Versickerung von Regenwasser ist ein unversiegelter Boden deutlich kühler als ein versiegelter Belag. Bei bereits versiegelten Plätzen die Entfernung, allenfalls auch nur von Teilen des Belags, prüfen.
- Das Regenwasser von Sanitärgebäuden und weiteren Anlagen nicht ableiten, sondern am Platzrand in wechselfeuchten Mulden versickern lassen. Das erhöht die Luftfeuchtigkeit und schafft Lebensraum für angepasste Pflanzen und Tiere wie z. B. Libellen.



43 | Erdwalm als Abgrenzung des Durchgangsplatzes Allmendingen bei Thun, BE



- Bäume sorgen für ein angenehmes Mikroklima, indem sie an heissen Tagen das Aufheizen des Platzes verringern und die Luftfeuchtigkeit erhöhen. Ausserdem verbessern sie mit ihren Blättern die Luftqualität, weil sie Feinstaub oder andere für den Menschen gefährliche Stoffe aus der Luft filtern.
- Beschattung schaffen mittels Baumgruppen und abgrenzenden Hecken entlang der Platzränder. Ein im Schatten eines Baumes parkiertes Auto ist bis zu sieben Grad kühler als ein Auto an der Sonne.
- Dach- und Fassadenbegrünung von Gebäuden: An Sonnentagen erwärmt sich ein dunkles Dach auf bis zu 80 Grad Celsius, ein begrüntes Dach nur auf rund 30 Grad. Dach- und Fassadenbegrünung speichern Feuchtigkeit und dienen als Nischen für Vögel und Insekten.

9.1.4. Spiel und Bewegung im Freien

Der Blick auf die gesamte Bevölkerung zeigt, dass sich viele Kinder zu wenig im Freien bewegen. Dies kann negative Folgen für ihre körperliche und psychische Entwicklung haben. Bereits niederschwellige Spielangebote und begrünte Freiräume fördern die Bewegung und damit die Gesundheit von Kindern, beispielsweise:

- Wiesenflächen mit Blumen, Strauchgruppen oder Hecken regen zum Aufenthalt im Freien und zum Spielen an.
- Objekte aus Naturmaterialien sind robuster und einfacher im Unterhalt als herkömmliche Spielgeräte. Besonders geeignet sind Holzstämmen und -blöcke, Sandflächen, Steinblöcke, Weiden- oder Holzhäuschen. All diese Elemente sind besonders naturverträglich.

- Die Modellierung des Geländes, beispielsweise als Lärmschutzwall, kann mit naturnahen Elementen, die Gelegenheit für Spiel und Bewegung bieten, kombiniert werden.

9.2. Vorgehen

9.2.1. Planung von ökologischen Massnahmen

Am Anfang der Überlegungen für die ökologische Einbettung eines Halteplatzes in seine Umgebung steht die Analyse der bereits bestehenden Naturwerte am gewählten Standort. Die kantonalen, regionalen und kommunalen Biodiversitäts- und Landschaftskonzepte zeigen die übergeordneten Schwerpunkte und Ziele auf. Sodann stellt sich die Frage, wie die bereits bestehenden Natur- und Landschaftswerte in der Umgebung erhalten, respektive aufgewertet werden können, und welchen Beitrag die Gestaltung des Platzes zur Erreichung der übergeordneten Ziele leisten kann. Zur Klärung dieser Frage ist es hilfreich, lokale Expertisen einzuholen. Sobald klar ist, welche ökologischen Elemente wie Hecken, Bäume, Strauchgruppen, naturnahe Spielflächen usw. realisierbar sind, werden diese für den Platz geplant.

Die Stiftung empfiehlt den Behörden, den Aspekt der Begrünung im Rahmen der informellen Mitwirkung (vgl. Kap. 4.9.4) mit den Platznutzern und -nutzerinnen zu besprechen. Dabei stehen insbesondere die Verortung und das Ausmass der Grünelemente zur Diskussion. Abschliessend wird ein Pflanzplan erstellt und der Unterhalt geregelt. Auf Standplätzen ist es denkbar, die Bewohner und Bewohnerinnen anzufragen, ob Interesse an einem gemeinsamen Anlass, z. B. an einer Heckenpflanzung, besteht.



44 | Grünbereiche entlang des Durchgangsplatzes Basel, BS



9.2.2. Aufnahme in bestehende Grundlagen und Gesetze

Um die Verbindlichkeit der ökologischen Aspekte zu gewährleisten, ist die Aufnahme des Platzes sowie der geplanten Massnahmen in die bestehenden kantonalen und kommunalen Grundlagen zu prüfen. In Frage kommen dazu beispielsweise kantonale, regionale oder kommunale Leitbilder für die Grünflächenplanung und die Biodiversitätsförderung, Landschaftsentwicklungs- oder Freiraumkonzepte, Vernetzungsprojekte usw.

Sofern der Kanton oder die Gemeinde eine Spezialzone für einen Halteplatz erlässt, empfiehlt die Stiftung zu prüfen, welche Aspekte in den Zonenvorschriften geregelt werden sollen. Themen sind: Die Begrünung von Bauten und Anlagen, der Umgang mit der bestehenden und neuen Bepflanzung (nur einheimische, standortgerechte Pflanzenarten), Funktion der Bepflanzung als Sicht- und Lärmschutz, Reduktion der Hitze, Grünbereiche als Lebensraum und Vernetzungselemente für standorttypische Pflanzen- und Tierarten, der Umgang mit Regenwasser sowie die Regelung des Unterhalts.

Oftmals ist auch das konkrete Verorten von Elementen (Frei-, Grünräume, Bäume, Hecken usw.) in einer Karte hilfreich.

Mustervorschriften: Die nachfolgenden Mustervorschriften zeigen, wie die oben genannten Aspekte in den kommunalen oder kantonalen Zonenvorschriften geregelt werden können:

- a) Bestehende Bäume und Sträucher dürfen nicht entfernt werden, ausser Exoten und invasive Neophyten.
- b) Die Bepflanzung mit Hecken und Grünbereichen erfolgt standortgerecht und ökologisch wertvoll. Sie dient der Gliederung und Abgrenzung des Areals sowie als Lebensraum für standorttypische Pflanzen- und Tierarten.
- c) Es sind standortheimische Baum- und Gehölzarten zu wählen.
- d) Bauten und Anlagen sind möglichst zu begrünen.
- e) Auf die Versiegelung des Untergrunds ist zu verzichten.
- f) Die Verantwortung für die Pflege und den Unterhalt liegt beim Kanton/bei der Gemeinde.

Beispiele finden sich u.a. in den kantonalen Überbauungsordnungen (Überbauungsvorschriften) des Kantons Bern für den Stand- und Durchgangsplatz in Froumholz, Muri bei Bern sowie für den Transitplatz Wileroltigen (beide in Erarbeitung).



45 | Kinder auf dem Transitplatz in Sâles, FR

10. Fazit und Ausblick

Mit dem vorliegenden Handbuch wurde das schweizweit vorhandene Wissen und die Erfahrungen rund um die Stand-, Durchgangs- und Transitplätze erstmals detailliert in einem Dokument aufgearbeitet und für Behörden, Verbände und die Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Auf dieser Grundlage hat die Stiftung nach Konsultation der Beteiligten Empfehlungen und Standards abgeleitet.

Die Stiftung wird ihre Beratungstätigkeit bezüglich der Halteplätze künftig auf das Handbuch abstützen. Sie hofft, die verschiedenen Akteure mit dem Handbuch bei ihrer Arbeit zu unterstützen und damit einen Beitrag zu leisten, um Halteplätze erfolgreich zu realisieren und zu betreiben.

Wichtige laufende Arbeiten sind die Umsetzung des Aktionsplans des Bundes, das derzeit im Entwurf vorliegende Konzept «Transitplätze» und die Teilfinanzierung von Stand- und Durchgangsplätzen durch das Bundesamts für Kultur BAK.

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die Halteplatzfrage bleibt nach wie vor die Sensibilisierung von Politik und Bevölkerung. Noch ist das Bewusstsein nicht allgegenwärtig, dass fahrende Jenische, Sinti und Roma untrennbar Teil unserer Gesellschaft sind und dementsprechend Anspruch auf Lebensraum haben. Die frühe Berücksichtigung der fahrenden Jenischen, Sinti und Roma in der Raumplanung sowie die enge Zusammenarbeit aller betroffener Akteure ist deshalb wichtig. Offenheit für die Anliegen der nationalen Minderheiten ist auch nach der Realisierung der Plätze relevant. Für den bedarfsgerechten und geregelten Betrieb ist der kontinuierliche Einbezug der Nutzerinnen und Nutzer der Halteplätze zentral.

Mit dem Bau neuer und dem fortlaufenden Betrieb bestehender Halteplätze werden auch zukünftig Erfahrungen gesammelt. Die Stiftung versteht das Handbuch deshalb als Dokument, an dem sie weiterschreibt und in das sie neue Entwicklungen aufnimmt. Als nationales Kompetenzzentrum für alle Belange rund um die fahrende Lebensweise steht sie Planenden und Platzbetreibenden stets unentgeltlich für eine Beratung zur Verfügung.





11. Literatur

Aemisegger Heinz, Marti Arnold (2020): **Rechtsgutachten zuhanden der Eidgenössischen Kommission gegen Rassismus EKR betreffend den Rechtsschutz der Fahrenden und ihrer Organisationen in Bezug auf die rechtliche Sicherung von Halteplätzen**. Schaffhausen, 28.12.2020.

Bundesamt für Justiz BJ (2002): **Gutachten zur Rechtsstellung der Fahrenden in ihrer Eigenschaft als anerkannte nationale Minderheit**.

Bundesamt für Justiz BJ (2016): **Obligation positive de mise à disposition d'aires de séjour et de transit en faveur des gens du voyage suisses et portée de l'art. 35 Cst. Avis de droit**.

Bundesamt für Kultur BAK (2016): Arbeitsgruppe **«Verbesserung der Bedingungen für die fahrende Lebensweise und zur Förderung der Kultur von Jenischen, Sinti und Roma»**, Bericht und Aktionsplan.

Bundesamt für Kultur BAK (2018): Stand Umsetzung Aktionsplan **«Verbesserung der Bedingungen für die fahrende Lebensweise und zur Förderung der Kultur von Jenischen, Sinti und Roma»**. Bern, Dezember 2018.

Committee on the Elimination of Racial Discrimination CERD (2014): **Concluding observations on the combined seventh to ninth periodic reports of Switzerland**. United Nations, Doc. CERD/C/CHE/CO/7-9 (zitiert: CERD Empfehlungen).

Committee on Economic, Social and Cultural rights CESCR (2019): **Concluding observations on the fourth periodic report of Switzerland**, Ziff. 56 und 57.

EspaceSuisse (Hrsg., 2021): **Einführung in die Raumplanung**. Lukas Bühlmann, Bellaria Raumentwicklung Bern.

EspaceSuisse (2019): Raum&Umwelt, **Halteplätze für Jenische, Sinti und Roma. Rechtliche und raumplanerische Rahmenbedingungen für Halteplätze**. Februar 1/2019.

Europarat (Council of Europe), Beratender Ausschuss für das Rahmenabkommen zum Schutz nationaler Minderheiten (2018): **Viertes Gutachten über die Schweiz**.

Gesellschaft für bedrohte Völker GfV (2017): **Fahrende Roma in der Schweiz. Bedürfnisse, Herausforderungen und Perspektiven**.

Kanton Bern: Richtplan Massnahme D_08, **Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Fahrende schaffen**. Anpassung beschlossen durch den Regierungsrat am 22.09.2021 (RRB 1118/2021).

Kanton Bern, Amt für Gemeinden und Raumordnung (Hrsg): **Standortkonzept für Fahrende im Kanton Bern**, September 2013.

Kanton Bern, Arbeitsgruppe Fahrende, Amt für Gemeinden und Raumordnung (Hrsg): **Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Fahrende im Kanton Bern**. Konzept September 2011.

Kanton Bern: Regierungsratsbeschluss vom 8. Juni 2016 über den **Rahmenkredit für die Planung und Realisierung neuer Halteplätze für schweizerische Fahrende**; Verpflichtungskredit 2017–2021 (RRB Nr. 672/2016)

Kanton Zürich, Baudirektion, Amt für Raumentwicklung: **Konzept für die Bereitstellung von Halteplätzen für Schweizer Fahrende im Kanton Zürich**. Beschluss des Regierungsrats vom 8.11.2017 (RRB Nr. 1030/2017)

Schweizer Rainer J. und De Brouwer Max (2018): **Gutachten im Auftrag und zuhanden der Eidgenössischen Kommission gegen Rassismus betreffend der Verfassungs- und Völkerrechtsprobleme der Loi sur le stationnement des communautés nomades (LSCN) du 20 février 2018**, du Canton de Neuchâtel, St. Gallen/ Tubize.

Schweizerische Eidgenossenschaft (2020): **Botschaft zur Förderung der Kultur in den Jahren 2021–2024** (Kulturbotschaft 2021–2024) vom 26. Februar 2020.

Schweizerisches Kompetenzzentrum für Menschenrechte SKMR (2020): **Fahrende Lebensweise: der spontane Halt. Rechtslage, Praxis und Handlungsempfehlungen**. Tschannen Pierre/Wyttenbach Judith/Mattmann Jascha, Bern.

Stadt St. Gallen, Stadtrat (2011): **Standplatz für Fahrende im «Schiltacker»: neue Lösung für Trägerschaft und Finanzierung**. Vorlage Stadtparlament vom 11. Oktober 2011, Nr. 3696.

Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende (2022): **Evaluation Halteplätze Jenische, Sinti und Roma «Friedrich Miescher-Strasse» und «Kaiseraugst»**: Erkenntnisse und Empfehlungen.

Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende (2021): **Standbericht 2021, Halteplätze für fahrende Jenische, Sinti und Roma in der Schweiz**. Aktuelle Ausgangslage und Handlungsbedarf.

Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende (2021): **Ratgeber Spontanhalt. Informationen und Empfehlungen zum spontanen Halt fahrender Jenischer, Sinti und Roma**. Publikation auf der Grundlage der Studie des Schweizerischen Kompetenzzentrums für Menschenrechte SKMR zum Spontanhalt.

Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende (2021): **Mustermietvertrag Spontanhalt**, stiftung-fahrende.ch.



Anhang

Begriffe

Jenische

Als Jenische bezeichnen sich die in Europa lebenden Angehörigen beziehungsweise Nachfahren von meist ursprünglich fahrenden Bevölkerungsgruppen. Wichtiges gemeinsames Merkmal ist die jenische Sprache, die auf dem Deutschen basiert und Wörter aus dem Romanes, dem Hebräischen und dem Rotwelschen beinhaltet. In der Schweiz leben zwischen 30 000 und 35 000 Jenische. Weniger als zehn Prozent pflegen noch eine fahrende Lebensweise. Jenische sind in der Schweiz eine anerkannte kulturelle Minderheit. Sie haben schon immer hier gelebt und besitzen das Schweizer Bürgerrecht.

Sinti & Manouches

Sinti leben hauptsächlich in Frankreich, Italien und Deutschland. In der Schweiz wird ihre Zahl je nach Quelle und Zählweise auf bis zu 3000 Personen geschätzt. Ihre Muttersprache ist «Sintitikes», eine Form des Romanes. Im Französischen werden die Sinti «Manouches» genannt. Wie die Jenischen gehören auch sie den geschützten Minderheiten an.

Roma

Der Begriff «Roma» umfasst eine Vielzahl von Menschen verschiedener Kulturen, deren Vorfahren Indien im 14. Jahrhundert verlassen haben und heute unterschiedliche Formen von Romanes sprechen. Roma Organisationen in der Schweiz schätzen, dass zwischen 40 000 und 80 000 Roma in der Schweiz leben. Diese sind im Zuge von Migrationsbewegungen eingewandert, beispielsweise aus Südosteuropa. Die meisten von ihnen waren stets sesshaft. Roma, die eine fahrende Lebensweise pflegen und während der Reisezeit in der Schweiz unterwegs sind, stammen hauptsächlich aus den Nachbarländern.

Fahrende

In der Schweiz wird der Ausdruck «Fahrende» häufig für Menschen mit einer fahrenden Lebensweise verwendet. Damit sind sowohl in- wie auch ausländische Jenische, Sinti und Roma gemeint. Von den Jenischen und Sinti mit Schweizer Staatsbürgerschaft pflegen noch 2000–3000 Personen eine fahrende Lebensweise. 2016 äusserten die Jenischen und Sinti den Wunsch, unter ihrer Selbstbezeichnung anerkannt zu werden. Bundesrat Berset sprach sich dafür aus, diesem Anliegen nachzukommen und sie künftig als Jenische und Sinti zu bezeichnen.

Standplatz

Die meisten fahrenden Schweizer und Schweizerinnen verbringen den Winter auf einem Standplatz, meist in fest installierten, kleinen Holzchalets, Wohncontainern oder auch im Wohnwagen. Die Bewohner und Bewohnerinnen eines Standplatzes hinterlegen ihre Schriften bei der Standortgemeinde und haben hier ihren festen Wohnsitz.

Durchgangsplatz

Von Frühling bis Herbst sind die fahrenden Jenischen und Sinti in Gruppen unterwegs. Dazu sind sie auf Durchgangsplätze angewiesen, die rund zehn bis zwanzig Stellplätze für Wohnwagen haben. Sie halten sich dort wenige Wochen auf und besuchen von diesen Plätzen aus ihre Kunden und Kundinnen. Die Durchgangsplätze werden oftmals von den kommunalen oder kantonalen Behörden, in seltenen Fällen von Privaten, betrieben und sind mit der notwendigsten Infrastruktur wie Strom, Wasser, Abwasseranschluss und Toiletten ausgestattet.

Transitplatz

Die vorwiegend auf ausländische fahrende Roma ausgerichteten Halteplätze werden als Transitplätze bezeichnet. Diese sind meist grösser dimensioniert als die Durchgangsplätze und bieten in der Regel für 20 bis 40 Wohnwagen Platz. Bezüglich ihrer Infrastruktur und dem Betrieb sind sie mit den Durchgangsplätzen vergleichbar.



Stellplatz

Ein Stellplatz ist die Fläche, die einer Familie während ihres Aufenthalts auf einem Halteplatz zur Verfügung steht. Auf einem Standplatz ist das die Parzelle für die Baute und den dazugehörigen Umschwung. Auf einem Durchgangs- oder Transitplatz dient der Stellplatz dem Abstellen des Wohnwagens, der Zugfahrzeuge, allenfalls eines Kinderwohnwagens oder weiterer Anhänger.

Plätze mit gemischter Nutzung

Von gemischt genutzten Plätzen wird dann gesprochen, wenn diese während der Reisezeit als Durchgangsplatz dienen und im Winter während mehrerer Monate als Standplatz benutzt werden können. Zudem gibt es Plätze, wo Schweizer und Schweizerinnen sowie Ausländer und Ausländerinnen zulassen sind und die somit gleichzeitig Durchgangs- wie auch Transitplatz sind.

Spontaner Halt

Beim spontanen Halt bleiben fahrende Jenische, Sinti und Roma bis zu rund vier Wochen auf einem privaten oder öffentlichen Grundstück. Aufgrund der unregelmässigen und befristeten Nutzung steht ihnen dabei normalerweise nur eine einfache Infrastruktur zur Verfügung. Bei dieser Art des Haltens handelt es sich um die ursprünglichste Form der fahrenden Lebensweise.

Fahrnisbaute

Als Fahrnisbauten gelten Hütten, Baracken, Container aber auch Wohnwagen und dergleichen, wenn sie ohne Absicht der dauernden baulichen Verbindung mit dem Grundstück (Fundament) errichtet werden und im Grundsatz beweglich bleiben.

Abbildungsverzeichnis

A:	Skizze eines Standplatzes (M. Ayoub, V. Lacaille, le laboratoire d'architecture, Genève)	33
B:	Skizze eines Durchgangsplatzes (M. Ayoub, V. Lacaille, le laboratoire d'architecture, Genève)	44
C:	Durchgangsplatz Meilen, Kanton Zürich	48
D:	Skizze eines Transitplatzes (M. Ayoub, V. Lacaille, le laboratoire d'architecture, Genève)	62
E:	Entwurf Grundrissplan und Visualisierung der geplanten Sanitäranlagen (inkl. Waschtrog) für den Transitplatz Wileroltigen, BE (Stand Sommer 2022)	65
F:	Infrastrukturgebäude mit Sitz- und Stehtoiletten, Duschen, Waschmaschine und Tumbler auf dem ganzjährigen Durchgangsplatz für In- und Ausländer in Basel, BS	65
G:	Grundrissplan Sanitärgebäude Platz für In- und Ausländer Basel, BS	67

Fotoverzeichnis

1:	Halteplatz (E. Rostet)	2
2:	Christoph Neuhaus (M. Zanoni)	6
3:	Maria Lezzi (zvg, ARE)	7
4:	Carine Bachmann (A. della Valle, Keystone)	7
5:	Gespann in der Nacht, (E. Roset)	8
6:	Wohnwagen und Fahrnisbauten Standplatz Versoix, GE (E. Roset)	21
7:	Lärmschutzwand Durchgangsplatz Wittinsburg, BL (E. Roset)	23
8:	Workshop Sanierung Durchgangsplatz Wittinsburg, BL (S. Röthlisberger)	28
9:	Fahrnisbauten und Wohnwagen, Standplatz Bern-Buech, BE (C. De Gasparo)	35
10:	Innenraum einer Fahrnisbaute mit Pelletheizung, Standplatz Bern-Buech, BE (E. Roset)	35
11:	Zweistöckige Baute, Standplatz Bern-Buech, BE (E. Roset)	36
12:	Untersicht sowie Strom- und Wasseranschlüsse einer Fahrnisbaute, Standplatz Bern-Buech, BE (E. Roset)	37



13:	Waschmaschinen in Sanitärgebäude, Standplatz Bern-Buech, BE (E. Roset)	38
14:	Gemeinschaftsraum, Standplatz Bern-Buech, BE (E. Roset)	39
15:	Standplatz Versoix, GE (E. Roset)	40
16 + 17:	Abfallentsorgungsstelle Standplatz Bern-Buech, BE (C. De Gasparo) und Versoix, GE (E. Roset)	41
18:	Familien beim gemeinsamen Essen, FR (E. Roset)	43
19:	Bügeln im Anhänger während der Reisesaison (E. Roset)	45
20:	Wohnwagen mit Vorzelt, Durchgangsplatz Bern, BE (S. Röthlisberger)	46
21:	Das Vorzelt als erweiterter Wohnraum (E. Roset)	47
22:	Sanitäranlage mit vom Platz abgewandten Eingängen und angrenzendem Arbeitsplatz inklusive Überdachung, Durchgangsplatz Wittinsburg, BL (J. Wirth/E. Roset)	49
23:	Strom- und Wasserbezugsstelle mit je 3 Steckdosen pro Stellplatz, Durchgangsplatz Wittinsburg, BL (E. Roset)	50
24:	Abwaschen vor dem Wohnwagen (E. Roset)	51
25:	Durchgangsplatz Allmendingen bei Thun mit Wasch- und Abwaschbecken vor dem Sanitärgebäude (C. De Gasparo)	51
26:	Strom- und Wasserbezugsstelle sowie erhöhte Ausgussstelle für die Abwasserentsorgung für 2 Stellplätze, Durchgangsplatz Wittinsburg, BL (E. Roset)	52
27:	Mann bei der Arbeit während der Reisesaison (E. Roset)	53
28:	Spielende Kinder (E. Roset)	53
29:	Frei-/Grünfläche Durchgangsplatz Wittinsburg, BL (E. Roset)	53
30:	Einfaches Tor auf dem Durchgangsplatz für In- und Ausländer in Basel, BS (C. De Gasparo)	54
31:	Mann auf dem Weg zur Abfallentsorgungsstelle, Zürich, ZH (E. Roset)	54
32:	Ticketautomat, Durchgangsplatz Wittinsburg, BL (S. Röthlisberger)	55
33:	Info-Tafel, Durchgangsplatz Friedrich Miescher-Strasse Basel, BS (C. De Gasparo)	55
34:	Eingangsbereich Durchgangsplatz Wittinsburg, BL, mit Ticketautomat, Informationstafel (grün), Abfallentsorgungsstelle und einfacher Kette als Abschränkung (E. Roset)	56
35:	Rasengittersteine mit belebtem Oberboden, Durchgangsplatz Wittinsburg, BL (E. Roset)	57
36:	Kiesbelag Durchgangsplatz Giubiasco, TI (C. De Gasparo)	57
37:	Müllabfuhr Durchgangsplatz Wittinsburg, BL (E. Roset)	60
38:	Luftaufnahme Transitplatz Sâles, FR (Police Cantonale)	63
39:	Transitplatz Sâles, FR (E. Roset)	64
40:	Wasserbezugsstelle am Rande eines Stellplatzes, Transitplatz Sâles, FR (E. Roset)	68
41:	Abwaschmaschine & Tumbler ausländischer fahrender Roma, prov. Transitplatz Brügg, BE (R. Durandi)	69
42:	Halteplatz (E. Roset)	72
43:	Erdwalm als Abgrenzung des Durchgangsplatzes Allmendingen bei Thun, BE (S. Röthlisberger)	75
44:	Grünbereiche entlang des Durchgangsplatzes Basel, BS (C. De Gasparo)	76
45:	Kinder auf dem Transitplatz in Sâles, FR (E. Roset)	77
46:	Gespann am Einfahren (E. Roset)	78
47:	Halteplatz (E. Roset)	83



Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende
Fondation Assurer l'avenir des gens du voyage suisses
Fondazione Un futuro per i nomadi svizzeri

