



## Objektblatt S 1.5 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende



### Beschlüsse:

---

Regierungsratsbeschluss	Nr.	vom
Landratsbeschluss	Nr.	vom
Bundesratsbeschluss		vom

---

## A. Ausgangslage

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

Die Gemeinschaft der schweizerischen Fahrenden in der Schweiz besteht heute aus 25'000 bis 30'000 Personen. Davon pflegen heute noch schätzungsweise 3'000 – 5'000 Schweizer Fahrende eine fahrende oder teilweise fahrende Lebensweise. Die Zahl der regelmässig aktiv Fahrenden liegt aber tiefer. Verschiedene Quellen, unter anderem auch die Radgenossenschaft der Landstrasse, gehen von rund 2500 aktiven Schweizer Fahrenden aus.

Die allgemeinen Bedürfnisse der Fahrenden können wie folgt charakterisiert werden:

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

Die Fahrenden bemühen sich seit vielen Jahren erfolglos um Stand- und Durchgangsplätze. Heute stehen den Fahrenden im Kanton Basel-Landschaft zwei "offizielle", das ganze Jahr hindurch zugängliche Durchgangsplätze zur Verfügung: Der zonenrechtlich nicht gesicherte Platz in Wiltinsburg sowie der planungsrechtliche Durchgangsplatz in Liestal. Ausserdem steht in Kaiseraugst ein weiterer planungsrechtlich gesicherter Stand- und Durchgangsplatz in der Region Basel zur Verfügung. In einigen Gemeinden nutzen Schweizer Fahrende Standorte für Spontanhalte, teils als sogenannte "stille Orte". Letzteres sind Plätze für Spontanhalte, die nur einzelnen Fahrenden und den Standortgemeinden bekannt sind und die in gegenseitigem Einvernehmen gegen Entgelt genutzt werden.

Gemäss Bericht "Fahrende und Raumplanung, Standbericht 2005" des Bundesrates (2006, Hrsg: Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende) ist die quantitative und qualitative Situation im Kanton Basel-Landschaft nicht optimal. Aus gesamtschweizerischer Sicht fehlt es an einem weiteren ganzjährig zugänglichen, mit der nötigen Infrastruktur versehenen und langfristig, d.h. planungsrechtlich gesicherten Standplatz sowie drei planungsrechtlich gesicherten Durchgangsplätzen. Aus kantonaler Sicht sind die drei Durchgangsplätze im unteren, im oberen Kantonsteil und im Laufental anzustreben. Der Standplatz ist im unteren Kantonsteil anzustreben.

## B. Ziele

- a) Im ganzen Kanton bestehen aus schweizerischer Sicht genügend planungsrechtlich gesicherte Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende.
- b) Kantonale und Gemeindebehörden anerkennen "stille Orte" als wichtige Ergänzung des Stand- und Durchgangsplatznetzes und unterstützen die Fahrenden bei ihren Spontanhalten.
- b) Durchgangsplätze und Standplatz weisen jeweils eine überschaubare Grösse von ca. 1'500 m<sup>2</sup> (Richtwert) auf.
- c) Die Durchgangsplätze sind für die Fahrenden das ganze Jahr hindurch zugänglich.

## C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

- |          |         |
|----------|---------|
| Verkehr  | ▪ keine |
| Siedlung | ▪ keine |

Erholung/Wohlfahrt	▪ keine
Soziale Aspekte	▪ Schutz von Minderheiten
Wirtschaftliche Aspekte	▪ Ermöglichen von wirtschaftlichen Tätigkeiten durch Minderheiten
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ erst mit Projekten beurteilbar

Umwelt

Natur/Landschaft:	▪ keine
Grundwasser/Boden:	▪ keine
Lärm/Luft:	▪ keine

**D. Beschlüsse**

Planungsgrundsätze

- a) Kanton und Gemeinden stellen für die ethnische Minderheit der in der Schweiz wohnhaften aktiven Fahrenden die nötigen Stand-/Durchgangsplätze zur Verfügung und fördern die Möglichkeiten und die Akzeptanz von Spontanhalten.
- b) Es fehlen ein Stand- und drei Durchgangsplätze in den Bezirken Arlesheim, Laufen und Sis-sach. Kanton und Gemeinden schaffen insgesamt drei planungsrechtlich gesicherte Durchgangsplätze sowie einen Standplatz. Die Plätze sind hinreichend ausgestattet. Der Standplatz ist das ganze Jahr zugänglich.
- c) Möglichkeiten für Spontanhalte für in der Schweiz wohnhafte oder heimatberechtigte Fahrende, welche die Grundeigentümer ermöglichen, sind eine unabdingbare Ergänzung zu den Stand-/Durchgangsplätzen. Soweit keine konkreten öffentlichen Interessen dagegen sprechen, sind Spontanhalte durch die Behörden zu tolerieren und unterstützen.
- d) Standorte für Stand- und Durchgangsplätze sind im oder an das Siedlungsgebiet angrenzend vorzusehen. Ausnahmsweise sind auch ausserhalb Siedlungsgebiet Standorte möglich, sofern bestehende und geeignete Spezialzonen umgenutzt und/oder sie mit andern Spezialnutzungen gebündelt werden können.
- e) Die Fläche der Stand- und Durchgangsplätze soll auf maximal ca. 1'500 m<sup>2</sup> für ca. 10 bis 12 Wohnwagen mit Zugfahrzeugen dimensioniert werden. Die Plätze weisen Anschlüsse für Wasser, Abwasser und Strom auf.

Planungsanweisungen

- a) Die BUD ist Ansprech- und Koordinationsstelle des Kantons für Fahrende.
- b) Der Kanton prüft zusammen mit den Gemeinden Standorte für Stand- und Durchgangsplätze, mit dem Ziel je einen weiteren Durchgangsplatz in den Bezirken Arlesheim, Laufen und Sis-sach sowie einen Standplatz in unteren Kantonsteil realisieren zu können.
- c) Die Gemeinden sichern die neuen Durchgangsplätze planungsrechtlich.

