



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

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

Datum: 15. Oktober 2013

Nummer: 2013-357

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links: - [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
 - [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
 - [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
 - [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



2013/357

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Gesetz über Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende

und

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

vom 15. Oktober 2013

1. Zusammenfassung

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

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

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

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

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

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
2.	Rechtliche Grundlagen	4
3.	Begründung / Bedarf	5
3.1.	Einbindung in Planung	5
3.2.	Heutige Situation	6
3.3.	Künftige Situation und Ziele	10
3.4.	Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte	11
4.	Die gewählte Lösung	11
4.1.	Das Gesetz über Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende	11
4.2.	Kantonaler Richtplan, Objektblatt S 1.5 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende	13
5.	Abschätzung der finanziellen Folgen für den Kanton	13
6.	Abschätzung der finanziellen Folgen für die Gemeinden	14
7.	Abschätzung der Folgen für die KMU (Regulierungsfolgenabschätzung)	14
8.	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	14
9.	Antrag	21

2. Rechtliche Grundlagen

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

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

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

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

Die Verfassung des Kantons Basel-Landschaft, welche am 1. Januar 1987 in Kraft getreten ist, hält unter § 109 fest, dass Kanton und Gemeinden den Fahrenden bei der Suche nach Standplätzen helfen. Damit wird die Ausscheidung von Stand- und Durchgangsplätzen eine Verbund-

aufgabe. Eine entsprechende gesetzliche Verankerung fehlt im Kanton Basel-Landschaft ebenso wie die Behandlung des Themas im Kantonalen Richtplan (KRIP).

3. Begründung / Bedarf

3.1. Einbindung in Planung

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

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

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

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

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

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

Auf den bestehenden 14 Standplätzen, die als Wohn- und Arbeitsplatz während der Wintermonate dienen, leben heute ca. 600 Schweizer Fahrende. Wegen des ungenügenden Angebots an Standplätzen sind viele Fahrende gezwungen, in Wohnungen zu überwintern. Im Sommer 2010 wurden in der Schweiz 51 Durchgangsplätze gezählt, die während der Durchreise der Fahrenden dem vorübergehenden Aufenthalt dienen.

Die schweizerischen Stand- und Durchgangsplätze sind in der Regel klein, durchschnittlich können rund zehn Wohnwagen gleichzeitig darauf halten (1500m^2 - 2000m^2). Dies bedeutet, dass diese Plätze 10-12 Stellplätze à ca. 150m^2 aufweisen. Ein Stellplatz bietet Raum für eine Familie (für die Bedarfsabschätzung werden 3 Personen pro Stellplatz zugrunde gelegt).

Das Gutachten von 2001 wurde zwei Mal aktualisiert (Fahrende und Raumplanung, Standbericht 2005 und Fahrende und Raumplanung, Standbericht 2010). Gemäss letzterem Bericht (S. 23 ff) besteht aus schweizerischer Sicht in unserem Kanton ein Defizit von 10 planungsrechtlich gesicherten Stellplätzen auf einem Standplatz sowie ca. 20 planungsrechtlich gesicherten Stellplätzen auf Durchgangsplätzen (vgl. dazu Abschnitt 3.3).

3.2. Heutige Situation

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

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

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

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

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

Im Kanton Basel-Landschaft besteht zurzeit ein Durchgangsplatz der durch die Stadt Liestal in einer neuen Spezialzone "Fahrende" zonenrechtlich gesichert ist. Dieser im April 2004 eröffnete

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

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

Daten zum Durchgangsplatz in Liestal

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

Der Durchgangsplatz in Liestal kann in seiner Entstehung, Planung und im Betrieb als Modell für weitere Durchgangsplätze bzw. den Standplatz dienen. Er erhält im Bericht "Fahrende und Raumplanung, Standbericht 2010 (Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende) entsprechend auch das Prädikat gut.

In Wittinsburg (Kurve Sommerau) wird eine Strassenparzelle von den Fahrenden genutzt. Dieser Standort steht auf Strassenareal und gilt gemäss "Fahrende und Raumplanung, Standbericht 2010" ebenfalls als Durchgangsplatz (10 Stellplätze). Er ist jedoch planungsrechtlich nicht gesichert und weist erhebliche Mängel in der Ausstattung (fehlende Anschlussmöglichkeit an Wasser-, Abwasser- und Stromnetz) aus. Er wird deshalb den Fahrenden nur für Kurzhalte zur Verfügung gestellt. Diese Mängel sind im oben erwähnten Standbericht 2010 entsprechend auch festgehalten.

Daten zum Durchgangsplatz in Wittinsburg

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

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

Verschiedene Baselbieter Gemeinden und auch Private stellen zudem befristete Aufenthaltsmöglichkeiten (Standorte für Spontanhalte) zur Verfügung. Vielfach sind es immer wieder die gleichen schweizerischen Sippschaften, welche sich bei den jeweiligen Gemeinden und privaten Grundeigentümern melden. Dabei sind im Verlaufe der Zeit Vertrauensverhältnisse zu den ansässigen Behörden und Personen entstanden. In diesen Fällen wissen diese Gemeinden von positiven Erfahrungen zu berichten. Damit keine Sogwirkung verbunden mit höherer Nutzungsfrequenz entsteht und die Situation weiterhin kontrolliert und im kleinen Rahmen bleibt, werden diese Orte nicht bekannt gemacht.

Im Bericht "Fahrende und Raumplanung, Standbericht 2010 (Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende) werden zwei dieser Standorte in Aesch und Allschwil als Durchgangsplatz mit "Qualitätsmängeln" ausgewiesen:

In Aesch werden im Sommer kurzfristig, im Winter auf Antrag mit Begründung langfristig maximal drei Stellplätze, welche sich teilweise auf dem Areal einer privaten Sportstätte befinden, zur Verfügung gestellt. Bei Langzeitaufenthalten im Winter gehen die Kinder zur Schule. Strom und Wasser kann gegen Gebühr bei der Sportstätte bezogen, Duschen und Toiletten benutzt werden. Der Platz ist planungsrechtlich nicht gesichert.

In Allschwil werden 5 Stellplätze auf einem Schiessplatz ganzjährig mit Einschränkung in Zeiten erhöhter Schiessstätigkeit zur Verfügung gestellt. Gegen Gebühr stehen Wasser, Toilette und Strom zur Verfügung. Der Platz ist planungsrechtlich nicht gesichert.

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

3.3. Überlegungen zum Bedarf

Der Bedarf an Stellplätzen für Fahrende kann nur über eine übergeordnete, gesamtschweizerische Betrachtung erfolgen. Grundlage für eine solche Betrachtungsweise bildet der Bericht des Planungsbüros Eigenmann Rey Rietmann BSP "Fahrende und Raumplanung, Gutachten, St. Gallen 2001", der durch dasselbe Büro im Auftrag der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende mit den Standberichten 2005 und 2010 aktualisiert wurde.

In diesen Berichten werden die Bedürfnisse der Fahrenden wie folgt beschrieben:

- Die Lebensweise der Fahrende benötigt Raum;
- Fahrende möchten legal und ohne Aufsehen durch die Schweiz ziehen;
- Das Fahren ist die Grundlage der wirtschaftlichen Existenz;
- Ein ausreichendes Netz von Stand- und Durchgangsplätzen wird benötigt;

- Stand- und Durchgangsplätze sollen voneinander getrennt entstehen;
- Stand- und Durchgangsplätze sollen alleine den Fahrenden vorbehalten sein.

Als Ziel wird im Gutachten 2001 (S. 43) festgehalten, "den Schweizer Fahrenden qualitativ und quantitativ genügend kulturgerechten Lebensraum zur Verfügung zu stellen. Benötigt wird ein über die Schweiz verteiltes, ausreichendes Netz von Stand- und Durchgangsplätzen. Dabei werden Standplätze vor allem in den Regionen benötigt, mit denen Fahrende sich verbunden fühlen. Diese Regionen liegen meist in der Nähe von urbanen Gebieten. Dagegen werden Durchgangsplätze in den Erwerbsgebieten der Fahrenden benötigt. Idealerweise liegen die Durchgangsplätze im Zentrum der jeweiligen Einzugsgebiete der Arbeit. Diese befinden sich sowohl in urbanen wie in ländlichen Regionen. Die meisten Einzugsgebiete liegen entlang der Haupttrouten der Fahrenden. Zusätzlich werden Ausweichmöglichkeiten benötigt, welche von den Haupttrouten auch etwas entfernt liegen können. Zur Schaffung eines ausreichenden Netzes von Stand- und Durchgangsplätzen müssen zum einen die bestehenden Plätze miteinbezogen und qualitativ verbessert werden. Zum anderen ist das Netz mit neuen Stand- und Durchgangsplätzen zu ergänzen. Mit einem ausreichenden Netz von Stand- und Durchgangsplätzen soll der spontane Halt jedoch nicht ersetzt werden. Dieser wird als Ergänzung des Angebotes weiterhin benötigt".

Gemäss Standbericht 2010 hat die Zahl der Standplätze in der Schweiz in den letzten Jahren zu-, die der Durchgangsplätze abgenommen. Der gesamtschweizerische Bedarf an Standplätzen kann zu 40%, derjenigen an Durchgangsplätzen zu 65% abgedeckt werden. Auf Stellplätze heruntergebrochen bedeutet dies gemäss Standbericht 2010: Benötigt werden ca. 880 Stellplätzen auf Durchgangsplätzen, wobei 490 bestehend und rund 390 noch zu erstellen sind. Der gesamtschweizerische Bedarf an Stellplätzen auf Standplätzen wird auf rund 500 geschätzt. Bei bestehenden 240 Stellplätzen (210) sind noch rund 260 zu schaffen.

Für den Raum Basel (BS, BL, AG, SO) wird gemäss Standbericht 2010 der Bruttobedarf an planerisch gesicherten, qualitativ guten Stellplätzen wie folgt abgeschätzt:

- Stellplätze auf Standplätzen: ca. 20 (BS und BL je 10)
- Stellplätze auf Durchgangsplätzen: ca. 50 (AG: 20, BL: 30)

Standplätze gibt es im Raum Basel keine. Mit den neu eröffneten Durchgangsplätzen in Kaiser-augst (20 Stellplätze) und Liestal (10 Stellplätze) bleibt im Raum Basel ein zu realisierender Nettobedarf von ca. 20 planungsrechtlich gesicherten und qualitativ guten, neu zu erstellenden Stellplätzen auf Standplätzen und rund 20 Stellplätzen auf Durchgangsplätzen. Diese bestehen zurzeit zwar bereits in Wittinsburg, Aesch und Allschwil, aber nicht in der nötigen Qualität (Infrastruktur, planungsrechtliche Sicherung). Für den Kanton Basel-Landschaft bleibt somit ein zu realisierender Bedarf an 10 planungsrechtlich gesicherten und qualitativ guten Stellplätzen auf Standplätzen sowie 20 planungsrechtlich gesicherten und qualitativ guten Stellplätzen auf Durchgangsplätzen.

Der Standbericht 2010 schlüsselt die Standorte für Stand- und Durchgangsplätze allerdings noch weiter nach sogenannten MS-Regionen auf und verteilt die noch erforderlichen Stellplätze wie folgt:

Stellplätze auf Standplätzen:

BS: ca. 10
 Oberes Baselbiet: ca. 10

Stellplätze auf Durchgangsplätzen:

Unteres Baselbiet: ca. 10
 Oberes Baselbiet: ca. 10

Gemäss Objektblatt 1.7 (S. 48) des Entwurfs des Kantonalen Richtplans BS wirken die planenden Instanzen des Kantons Basel-Stadt darauf hin, dass

- auf dem Kantonsgebiet [BS] ein planungsrechtlich gesicherter, hinreichend ausgestatteter und das ganze Jahr zugänglicher Standplatz für Fahrende (2'000 m² = 10 Stellplätze) eingerichtet werden kann, wobei der Kanton BS dabei die Infrastruktur zur Verfügung stellt und die Betriebskosten auf die Fahrenden übertragen werden, oder
- grenzüberschreitend mit dem Kanton Basel-Landschaft, gemeinsam mit einer Standortgemeinde, die Voraussetzungen geschaffen werden, die ermöglichen, dass ein planungsrechtlich gesicherter, hinreichend ausgestatteter und das ganze Jahr zugänglicher Standplatz für Fahrende (2'000 m² = 10 Stellplätze) auf Kosten des Kantons Basel-Stadt eingerichtet wird (ggf. in Kombination mit einem Standort des Kantons Basel-Landschaft).

Die Standortangaben für Stand- oder Durchgangsplätze des Standberichts 2010 sind aus einer nationalen Sicht entstanden. Es ist aus übergeordneter Sicht aber möglich, dass konkrete Stand- oder Durchgangsplätze auch z.B. 20 km entfernt vom vorgeschlagenen Standort entstehen können. 20 km bedeuten aber in manchen Teilen der fein strukturierten Schweiz und insbesondere im Raum Basel bereits einen Kantonswechsel. In diesem Sinne ist in den kantonalen Konzepten für Stand- und Durchgangsplätze der Bezug zu den Nachbarkantonen herzustellen. Dies trifft nicht nur auf die Frage der Verteilung der Stellplätze innerhalb des Kantons Basel-Landschaft, sondern auch zwischen BL und BS, soweit die Stellplätze auf Standplätzen betroffen sind.

Konkret bedeutet dies, dass in der Frage des Standplatzes eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen den Kantonen BL, BS sowie allfälligen Standortgemeinden erforderlich ist.

3.4. Künftige Situation und Ziele

Ziel ist die Realisierung dieser fehlenden, raumplanerisch gesicherten Stand- und Durchgangsplätze in der nötigen Qualität gemäss Ziffer 3.3. Dies ist eine Verbundaufgabe von Kanton und Gemeinden. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, bedarf es im Sinne der landrätlichen Vorgaben von 2010 (vgl. Ziffer 3.5) einer gesetzlichen Grundlage sowie einer richtplanerischen Festlegung.

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

3.5. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte

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

4. Die gewählte Lösung

4.1. Das Gesetz über Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende

Kommentar zu § 1

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

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

Kommentar zu § 2

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

Im vorliegenden Richtplanentwurf und im Gesetzesentwurf wird insbesondere der Bedarf an Stand- und Durchgangsplätzen umschrieben. Ausserdem sollen die räumlichen Rahmenbedin-

gungen für konkrete Standorte in den Gemeinden sowie Richtwerte für die Ausdehnung der Plätze im Richtplan bedarfsgerecht festgelegt werden.

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

Stand- und Durchgangsplätze dienen sowohl Wohnzwecken als auch gewerblicher Nutzung. In der Logik des Raumplanungsrechtes gehören Stand- und Durchgangsplätze grundsätzlich in die Bauzone gemäss Artikel 15 RPG. Allerdings entsprechen die kantonalen und kommunalen Regelbauvorschriften für *Wohn- und/oder Gewerbezone*n häufig nicht den Bedürfnissen der Fahrenden, da sie meist mehrere Wohnwagen auf vergleichsweise kleinem Raum aufstellen möchten. Zudem sind die Bodenpreise in einer normalen Wohn-/Gewerbezone in der Regel teuer und die Nutzung von Privateigentum durch Fahrende lässt sich rechtlich nicht sichern. Aus diesem Grund stellt die Ausscheidung einer Spezialzone eine zweckmässige Lösung dar.

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

Kommentar zu § 3 und § 4

Aufgabenteilung Kanton/Gemeinde

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

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

Für die Investitionen in die Einrichtung eines Platzes (Wasser, Strom, Abwasser, Einhegung etc.) muss mit zusätzlichen Kosten von CHF 150'000.-- bis CHF 200'000.-- gerechnet werden. Die Standortgemeinden stellen den Betrieb der Plätze sicher. Der Betrieb ist über die Erhebung von Tagespauschalen soweit möglich kostendeckend zu organisieren. Für die Gesamtkostenabrechnung sind Betriebs- und Unterhaltskosten (Einnahmen und Ausgaben) einzubeziehen. Die Details sind in der Betriebsvereinbarung für Standplätze zu regeln.

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

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

Finanzierung des Betriebs

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

Dokumente

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

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

Das zu beschliessende Objektblatt stützt sich in Zielsetzung und Bedarfsauslegung auf folgende Berichte:

- Eigenmann Rey Rietmann BSP, 2001: Fahrende und Raumplanung, Gutachten, St. Gallen 2001
- Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende, 2010: Fahrende und Raumplanung: Standbericht 2010

Es berücksichtigt den Entwurf des Gesetzes über die Standplätze für Fahrende vollumfänglich.

5. Abschätzung der finanziellen Folgen für den Kanton

Gemäss Abschnitt 3.3 besteht im Kanton Basel-Landschaft noch ein zu realisierender Bedarf für planungsrechtlich gesicherte und qualitativ gute Stellplätze auf Stand- und Durchgangsplätzen. Dieser Bedarf wird im Objektblatt S 1.5 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende als Ziel für die Errichtung neuer Plätze für Fahrende festgelegt. Gemäss Kapitel 4.1 werden die Gesamtkosten für den Landerwerb und die Erstellung eines Platzes mit einer Fläche von 1500 m² auf gegen 1.0 bis 1.1 Mio. CHF geschätzt. Bei drei Plätzen ergibt dies eine Investitionssumme von ca. 3 - 3.3 Mio. CHF sowie die damit verbundenen ordentlichen Folgekosten.

Wann genau diese Kosten anfallen, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht bestimmt werden, da der Zeitpunkt der Realisierung der Plätze offen ist. Sobald die konkrete Realisierung einer der Plätze ansteht, sind die entsprechenden Verpflichtungskredite beim Landrat einzuholen.

6. Abschätzung der finanziellen Folgen für die Gemeinden

Die finanziellen Aspekte hinsichtlich der Errichtung von Stand- und Durchgangsplätzen betreffen grundsätzlich vier Positionen: Planungskosten für die Ausscheidung einer Spezialzone, Landkosten, Erstellungskosten, Betriebs- und Unterhaltskosten.

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

Wird ein Standplatz errichtet, können zusätzlich Schul- und Sozialkosten auf die Gemeinden zukommen. Allfällige Sozialkosten fallen von vornherein allerdings nur für Fahrende auf Standplätzen an, welche dort auch ihren Wohnsitz begründen. Das Anhalten auf einem Durchgangsort allein begründet keinen Unterstützungswohnsitz. Allfällige Schulkosten für Kinder von Fahrenden auf Standplätzen, die über die Wintermonate stationär bleiben, können nicht beziffert werden.

7. Abschätzung der Folgen für die KMU (Regulierungsfolgenabschätzung)

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

8. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Mit Beschluss Nr. 1027 vom 5. Juli 2011 hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft die Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) mit der Durchführung der öffentlichen Vernehmlassung zum Gesetz über Stand- und Durchgangsorte für Fahrende sowie zur Ergänzung des kantonalen Richtplans Basel-Landschaft: Objektblatt S 1.5 Stand- und Durchgangsorte für Fahrende, beauftragt. Die Bau- und Umweltschutzdirektion hat in ihrem Schreiben vom 10. August 2011 das grenznahe Ausland, die Nachbarkantone, die Gemeinden, die Parteien und Verbände sowie die Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende eingeladen, Stellung zum Gesetzesentwurf bzw. zur Ergänzung des Richtplans zu nehmen. Mit gleichem Schreiben wurden die Gemeinden aufgefordert, die Vernehmlassungsunterlagen in ihrer Gemeinde während der Vernehmlassungsfrist vom 10. August bis zum 4. November 2011 öffentlich aufzulegen und in ihrem Publikationsorgan auf die Auflage hinzuweisen. Die Unterlagen waren auch im Sekretariat des Amtes für Raumplanung sowie mittels Internetauftritt einsehbar. Zudem wurde im Amtsblatt des Kantons Basel-Landschaft auf die Vernehmlassung aufmerksam gemacht.

Insgesamt gingen 44 Stellungnahmen ein. Der Vorprüfungsbericht des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) datiert vom 25. Juli 2013. Die Stellungnahmen verteilen sich wie folgt:

Bund	1
Gemeinden	31
Nachbarkantone	4
Grenznahes Ausland	2
Politische Parteien	3
Verbände	2
Stiftung Zukunft Schweizer Fahrende	1
Private	0

6 der 31 Gemeinden gaben eine eigene Stellungnahme ab, 22 Gemeinden schlossen sich explizit der Stellungnahme des VBLG an, 2 Gemeinden unterstützten die Stellungnahme des VGLG und ergänzten sie, während eine Gemeinde explizit auf eine Stellungnahme verzichtete. 55 Gemeinden gaben keine Stellungnahme ab und schlossen sich somit implizit dem Baselbieter Gemeindeverband (VBLG) an. Insgesamt schlossen sich somit 79 Gemeinden implizit oder explizit der Stellungnahme des Verbands Basellandschaftlicher Gemeinden (VBLG) an.

8.1. Generelle Vorbehalte

Die Vorlage wird grundsätzlich begrüsst, die generelle Stossrichtung der KRIP-Anpassung sowie der RBG-Mutation gutgeheissen. Die Inhalte der Entwürfe werden aus Sicht des ARE als "sehr fundiert" beurteilt. Sie bilden eine "ausgezeichnete Grundlage, um den Bedürfnissen der Fahrenden nach Stand- und Durchgangsplätzen in der Raumplanung künftig angemessen Rechnung zu tragen, wie dies durch das Bundesgericht in seiner Entscheid vom 28. März 2003 (BGE 129 II 321) ausdrücklich gefordert worden sei. Die Zustimmung der Gemeinden wird allerdings mit Vorbehalten verbunden. Zwei grundsätzliche Vorbehalte waren bei der Vernehmlassung vorherrschend:

Der eine Vorbehalt betrifft die grosse Befürchtung der Gemeinden, dass Sozialkosten auf sie zukommen könnten. Die Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende schlägt aus analogen Erfahrungen in anderen Kantonen diesbezüglich vor, § 3 des Gesetzesentwurfs in dem Sinn zu ergänzen, dass der Kanton allfällige Sozialkosten von Fahrenden auf Standplätzen übernimmt. Seitens des VBLG sowie seitens fast sämtlicher Gemeinden wird alternativ vorgeschlagen, § 31 Absatz 3 des Sozialhilfegesetzes so zu ergänzen, dass die Kosten die Sozialhilfeunterstützung von Fahrenden durch den Kanton übernommen werden.

Der zweite Vorbehalt seitens der Gemeinden betrifft die Frage des Bedarfs an zusätzlichen Stand- und Durchgangsplätzen. Hier besteht das Bedürfnis, dass die erforderliche Anzahl Stand- und Durchgangsplätze nochmals überprüft sowie ein Bedarfsnachweis bzw. eine Begründung für die Notwendigkeit eines Standplatzes geliefert wird. Implizit wird in diesem Zusammenhang auch die Frage gestellt, was als Grundlage für den Bedarf dienen soll: zonenrechtlich gesicherte Plätze oder auch Standorte für Spontanhalte.

Mit den neuen Regelungen, die das Gesetz über Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende sowie der Kantonale Richtplan mit sich bringen, stellt sich die Frage, welches der zukünftige Status des Durchgangsplatzes "Holchen" in Wittinsburg sein wird. Er entspricht dann zumal nicht den neuen Anforderungen hinsichtlich Status (zonenrechtlich nicht gesichert), Grösse (700 m²) und Ausstattung (keine Infrastruktur für fliessend Wasser, Abwasser, Strom). Zudem ist

Gemeinde Wittinsburg nicht in der Lage, Betrieb und Organisation eines Durchgangsplatzes aufrecht zu erhalten: Die Gemeinde habe keine Ortspolizei, keinen Werkhof, keine Kommunalfahrzeuge.

8.2. Stellungnahmen zum Gesetz über Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende

§ 1 Grundsatz

§ 1 Abs. 1

Die Gemeinde Allschwil schlägt vor, es solle ein Absatz eingeführt werden, wonach die Gemeinden die Fahrenden auch bei der Suche nach Standorten für Spontanhalte unterstützen.

Die Unterstützung der Fahrenden bei der Suche nach Standorten ist ein generelles Gebot. Eine explizite Unterstützungspflicht für die Suche nach Standorten für Spontanhalte ist deshalb nicht erforderlich.

§ 1 Abs. 2

Die Feststellung, dass Stand- und Durchgangsplätze nur im Einverständnis mit den jeweiligen Gemeinden realisiert werden können, werde zwar in den Erläuterungen ausgeführt, nicht aber im Gesetz festgeschrieben. Vom VBLG, 80 Gemeinden sowie zwei Parteien wird deshalb folgende Ergänzung vorgeschlagen: "Der Kanton und die Gemeinden legen gemeinsam und einvernehmlich Standorte für diese Plätze fest."

Berücksichtigt

Weitere Ergänzungsbegehrung im Zusammenhang mit § 1

Im Bewusstsein, dass die Plätze nur im Konsens festgelegt werden können, erscheint aus Sicht von Biel-Benken eine Frist, bis wann die erforderlichen Stand- oder Durchgangsplätze ausgeschrieben und erstellt werden müssen, „zwingend erforderlich, um einen gewissen Druck zu erzeugen. Andernfalls bleiben das Gesetz und das Objektblatt S1.5 reine Lippenbekenntnisse.

Anstelle von fixen Endterminen werden vom Regierungsrat gemäss Objektblatt "Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende", D. Planungsanweisungen, periodisch Statusberichte zuhanden des Landrates verlangt.

§2 Planung

Zu § 2 gingen keine Begehren ein

§ 3 Verantwortlichkeit des Kantons

§ 3 Abs. 1

Da neue Stand- und Durchgangsplätze voraussichtlich am Rande von Bauzonen liegen, möglicherweise aber nicht direkt an bebaute Gebiete anschliessen, kann es bei der Erschliessung um mehr als nur um die Infrastruktur auf dem Grundstück des Kantons selbst gehen. Um auszuschliessen, dass den betreffenden Gemeinden allenfalls hohe Erschliessungskosten erwachsen und gleichzeitig um sicherzustellen, dass auch sämtliche Infrastrukturen gemeint sind, ersuchen der VBLG zusammen mit 80 Gemeinden und zwei Parteien um folgende Präzisierung: "Der Kanton stellt auf seine Kosten Grundstücke im Verwaltungsvermögen inklusive sämtlicher Kosten für Erschliessung und Infrastruktur ~~der erforderlichen Infrastruktur~~ (Zufahrt, Wasser- und Abwasseranschluss, Strom, sanitäre Anlagen) zur Verfügung." (VBLG + 79 Gemeinden, Allschwil, CVP, EVP)

Berücksichtigt.

§ 3 Abs. 3

Bauliche Ersatzvornahmen müssen nicht nur durch Altersentwertung sondern möglicherweise auch aufgrund ausserordentlicher Ereignisse (z.B. allfälliger Vandalenakte) getätigt werden. Deshalb fordern der VBLG sowie 79 Gemeinden folgende Ergänzung im Gesetzestext: "Bauliche Ersatzvornahmen zufolge Altersentwertung, bauliche Erweiterungen und Ausbauten sowie ausserordentlicher Unterhalt gehen zulasten des Kantons."

Berücksichtigt.

Sollen Sozialkosten durch den Kanton getragen werden?

Die im Kommentar zu § 4 genannte Idee, allfällige Sozialhilfekosten in die Tagespauschalen einzurechnen, wird als unrealistisch eingeschätzt. So lange Fahrende keinen Wohnsitz an einem Standplatz nehmen, sind im Falle einer Unterstützungsbedürftigkeit wohl die Gemeinden für den Vollzug der Unterstützung gemäss Sozialhilfegesetz zuständig, aber der Kanton trägt nach § 31 Absatz 3 SHG die Kosten. Da speziell bei einem Standplatz nicht auszuschliessen ist, dass Fahrende nicht bloss ihr Winterdomizil, sondern auch ihren zivilrechtlichen Wohnsitz dorthin verlegen, und die Standortgemeinde eine solche Niederlassung nicht verweigern kann, würde die Standortgemeinde gemäss Artikel 16 ZUG nach zwei Jahren dennoch auch für die Unterstützungskosten zuständig. Um dies auszuschliessen, wird vom VBLG und 82 Gemeinden beantragt, festzulegen, dass der Kanton in jedem Fall die Kosten für die Sozialhilfeunterstützung von Fahrenden übernimmt. Konkret wird eine Ergänzung von § 31 Absatz 3 SHG (Kostentragung der Unterstützung bedürftiger Personen durch den Kanton) um einen weiteren Buchstaben c. gefordert:

§ 31 Sozialhilfegesetz

1 Die Gemeinden vollziehen die Bestimmungen über die Unterstützung bedürftiger Personen. Vorbehalten bleibt § 33.

2 Die Gemeinde trägt die Kosten für die Unterstützung bedürftiger Personen, die in ihr Niederlassung haben und im Kanton weilen. Vorbehalten bleibt die Weiterbelastung der Kosten aufgrund des Zuständigkeitsgesetzes(39).(40)

3 Der Kanton trägt die Kosten für die Unterstützung bedürftiger Personen,

- a. die im Kanton weilen und in keiner Gemeinde Niederlassung haben;
- b. für die der Kanton aufgrund des Zuständigkeitsgesetzes vergütungspflichtig ist.

c. die sich als Fahrende im Kanton aufhalten"

Auch der Stiftungsrat der Stiftung Zukunft Schweizer Fahrende hat sich mit dem Thema der Ängste um anfallende Sozialkosten beschäftigt und in seiner Stellungnahme angefügt, dass das Argument, dass Sozialkosten anfallen könnten, in mehreren Kantonen die Standplatzsuche erheblich erschwert habe. Die Kantone St. Gallen und Aargau hätten mit den Standortgemeinden von Standplätzen Vereinbarungen abgeschlossen, wonach der Kanton allfällige Sozialkosten übernehme. Nach Auskünften des Baudepartements des Kantons St. Gallen fielen in den ersten paar Jahren zwar Kosten an, die jedoch zu vernachlässigen seien. Der Stiftungsrat schlägt deshalb vor, § 3 des Gesetzesentwurfs in dem Sinne zu ergänzen, dass der Kanton allfällige Sozialkosten von Fahrenden auf Standplätzen übernimmt.

Berücksichtigt als § 3 Abs. 4 des Gesetzes über Stand- und Durchgangsplätze

§4 Verantwortlichkeit der Standortgemeinden

§ 4 Abs. 1

Die Aussage in der Landratsvorlage zu § 4 Abs. 1 „Der Kanton unterstützt die Gemeinden bei der Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung auf den Plätzen unter Einbezug der Kantonspolizei“ steht im Widerspruch zu den Grundsätzen der künftigen polizeilichen Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden. Zudem findet sich im Gesetz auch keine entsprechende Bestimmung. Deshalb ist der bestehende Absatz aus Sicht des VGLG sowie 80 Gemeinden wie folgt zu ergänzen: "Die Gemeinden sorgen für den Betrieb und den Unterhalt. *Zur Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung können die Gemeinden bei Bedarf die Kantonspolizei unentgeltlich beiziehen.*"

Berücksichtigt.

§ 4 Abs 2

Alternativ zu den Pauschalen wird von zwei Gemeinden (Biel-Benken, Bubendorf) vorgeschlagen, die Betriebskosten eines Stand- und Durchgangplatzes, die im vorgelegten Gesetzesentwurf zu Lasten der Gemeinden gehen, den Nicht-Standortgemeinden im Verhältnis ihrer Einwohnerzahl aufzubürden. Angesichts der Tatsache, dass die Einrichtung von Stand- und Durchgangsplätzen eine Verpflichtung ist, die den Kanton und damit die gesamte Bevölkerung - mithin die Gemeinden - betrifft, wäre eine solche Regelung aus Sicht der beiden Gemeinden "sicher gerechter". Die finanzielle Beteiligung sämtlicher Gemeinden - und der damit einhergehenden Entlastung der Standortgemeinde - könnte zudem die Bereitschaft fördern, überhaupt einen Standplatz zur Verfügung zu stellen.

Der administrative Aufwand, welcher sich durch den Vorschlag der Gemeinde Biel-Benken ergäbe ist vermutlich in der Summe höher als die Einnahmen. Die Gemeinden Aesch und Allschwil verlangen pro Wohnwagen beispielsweise 7.-- CHF. Wird nicht berücksichtigt.

8.3. Stellungnahmen zur Richtplananpassung

a) Formale Aspekte

Als irritierend wurden seitens des VBLG und den sich explizit und implizit anschliessenden Gemeinden die angekündigten noch vorzunehmenden zahlreichen Anpassungen empfunden. Zwei Gemeinden gehen noch weiter und hinterfragen angesichts der zukünftigen Anpassungen die Planbeständigkeit und damit die Rechtssicherheit für die Gemeinden, da zukünftige materiell-rechtliche Auswirkungen zum jetzigen Zeitpunkt nicht absehbar seien. Der VBLG und die sich anschliessenden Gemeinden ersuchen deshalb den Kanton, möglichst grosse Anpassungspakete in nicht zu kurzen Intervallen zu schnüren.

b) Objektblattinhalte

Generelle Bemerkungen

Wie in Kapitel 8.1 erwähnt, wird bezüglich Objektblatt seitens des VBLG und der Gemeinden ein grundsätzlicher Vorbehalt formuliert: Dieser betrifft die Frage des Bedarfs an zusätzlichen Stand- und Durchgangsplätzen. Hier besteht seitens der Gemeinden das Bedürfnis, dass die erforderliche Anzahl Stand- und Durchgangsplätze nochmals überprüft sowie ein Bedarfsnachweis bzw. eine Begründung für die Notwendigkeit eines Standplatzes geliefert wird. Implizit wird in diesem Zusammenhang auch die Frage gestellt, was als Grundlage für den Bedarf dienen soll: Zonenrechtlich gesicherte Plätze oder auch Standorte für Spontanhalte. Das ARE wiederum begrüsst, dass der Kanton Basel-Landschaft bei seinen Abklärungen zum Bedarf nur die planungsrechtlich gesicherten Stellplätze angerechnet hat. Die Standorte, die nur einzelnen Fahrenden und den Standortgemeinden, allenfalls Privaten bekannt seien und im gegenseitigen Einverständnis genutzt werden könnten, seien zwar eine wichtige Ergänzung des Angebots für spontane Halte. Sie könnten aber keinesfalls die notwendigen, planungsrechtlich gesicherten Stand- und Durchgangsplätze ersetzen.

In der Landratsvorlage und im Objektblatt berücksichtigt.

Des Weiteren wird moniert, es fehlen die Kriterien für die (nahezu) bezirksweise Verteilung der Durchgangsplätze. Es wird darum gebeten, diese unter A. Ausgangslage im Zusammenhang mit dem angestrebten Netz von Durchgangsplätzen zu erläutern.

In der Landratsvorlage und im Objektblatt berücksichtigt.

Ausserdem wird der Begriff "stille Ort" als unzweckmässig erachtet. Er soll durch "Standort für Spontanhalte" ersetzt werden.

In der Landratsvorlage und im Objektblatt berücksichtigt.

Bemerkungen zum Abschnitt C. Voraussichtliche Auswirkung

Es wird bezweifelt, dass Stand- und Durchgangsplätze keine Auswirkungen auf Verkehr haben (FDP)

Gesamtschweizerisch wird von rund 2500 praktizierenden Fahrenden ausgegangen, was etwa 800-900 Wohnwagen entspricht. Diese Bewegungen sind auf dem schweizerischen Strassennetz vernachlässigbar.

Bemerkungen zum Abschnitt D. Beschlüsse, Buchstabe e

Planungsgrundsatz d soll wie folgt präzisiert werden: "Die Fläche der Stand- und Durchgangsplätze soll auf maximal ca. 1'500 m² für ca. 10 bis 12 Wohnwagen mit Zugfahrzeugen dimensioniert werden. Die Plätze weisen Anschlüsse für Wasser, Abwasser und Strom auf und verfügen über sanitäre Anlagen" (VBLG, 79 Gemeinden, CVP, EVP).

Berücksichtigt.

Bemerkungen zum Abschnitt D. Beschlüsse, Örtliche Festlegungen

Gemäss FDP sind Grundsätze und Planungsanweisungen zu unverbindlich. Die Standortgemeinden sollen festgesetzt werden, auch wenn dies zu einem Rückzug der Vorlage führen würde. (FDP).

Im Zusammenhang mit dem angestrebten zusätzlichen Standplatz stellt sich gemäss VBLG und 79 Gemeinden die Frage, ob es sinnvoll ist, Stand- und Durchgangsplätze auf Bezirke genau örtlich festzulegen. Die Fahrenden kommen heutzutage mit Autos, weshalb Distanzen, wie sie der Kanton Basel-Landschaft aufweist, kaum mehr eine Rolle spielen. Die Beschlüsse sind so zu formulieren, dass nach einer geeigneten Örtlichkeit für einen Standplatz und drei Durchgangsplätzen im ganzen Kanton gesucht wird.

In der Landratsvorlage und im Objektblatt berücksichtigt.

Die Problematik der Suche nach Standplätzen soll aus Sicht des Kantons Basel-Stadt grenzüberschreitend gelöst werden. Grundsätzlich besteht in Basel Raumnot für einen planungsrechtlich gesicherten Standplatz. Falls keine Möglichkeit zur Realisierung eines solchen auf Territorium Basel-Stadt gegeben ist, soll die Möglichkeit gegeben sein, einen Standplatz auf basel-städtische Kosten (Boden, Infrastruktur- und Unterhaltskosten) im Kanton Basel-Land erstellen zu können.

In der Landratsvorlage und im Objektblatt berücksichtigt.

Aus Sicht der Gemeinde Wittinsburg stellt sich die Frage, welcher Status der Durchgangsplatz "Holchen" (nur 700m², keine Infrastruktur für Wasser-, Abwasser, Strom) hat. Die Gemeinde weist darauf hin, dass sie nicht in der Lage ist, Betrieb und Organisation eines Durchgangsplatzes aufrecht zu erhalten. Sie hat keine Ortspolizei, keinen Werkhof, keine Kommunalfahrzeuge. Mit der bestehenden Lösung kann Gemeinde gut leben. Mit dem neuen Gesetz würden aber die Rahmenbedingungen geändert. Falls es Änderung im Sinne der neuen Rahmenbedingungen gibt, möchte die Gemeinde frühzeitig einbezogen werden

Berücksichtigt.

9. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen,

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

Liestal, 15. Oktober 2013

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident: Wüthrich-Pelloli

der Landschreiber: Achermann

Beilagen

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

Landratsbeschluss

Gesetz über Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende

und

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

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

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

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

der Landschreiber:

Beilagen:

- Gesetz über Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende
- Objektblatt S1.5 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende

Gesetz über Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft, gestützt auf §109 der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft vom 17. Mai 1984 ¹, beschliesst:

§1 Grundsatz

- ¹ Der Kanton und die Gemeinden stellen für die Schweizer Fahrenden auf dem Kantonsgebiet die erforderlichen Stand- und Durchgangsplätze zur Verfügung.
- ² Der Kanton und die Gemeinden legen einvernehmlich Standorte für diese Plätze fest.

§2 Planung

- ¹ Der kantonale Richtplan setzt die Zahl der erforderlichen Stand- und Durchgangsplätze, deren Dimensionierung sowie die Rahmenbedingungen für die Standorte fest.
- ² Die Standortgemeinden scheiden für Stand- und Durchgangsplätze eine Spezialzone Fahrende aus.
- ³ Die als Spezialzone ausgeschiedenen Stand- und Durchgangsplätze werden durch Fortschreibung in den kantonalen Richtplan aufgenommen.

§3 Verantwortlichkeit des Kantons

- ¹ Der Kanton stellt auf seine Kosten Grundstücke im Verwaltungsvermögen inklusive der erforderlichen Erschliessung und Infrastruktur (Zufahrt, Wasser- und Abwasseranschluss, Strom, sanitäre Anlagen) zur Verfügung.
- ² Der Kanton ist für Stand- und Durchgangsplätze für die Fahrenden von kommunalen Vorteilsbeiträgen befreit.
- ³ Bauliche Ersatzvornahmen zufolge Altersentwertung, bauliche Erweiterungen und Ausbauten sowie ausserordentlicher baulicher Unterhalt gehen zulasten des Kantons.
- ⁴ Der Kanton übernimmt allfällige Sozialkosten von Fahrenden auf Standplätzen.

§4 Verantwortlichkeit der Standortgemeinden

- ¹ Die Gemeinden sorgen für den Betrieb und den Unterhalt. Zur Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung können die Gemeinden bei Bedarf die Kantonspolizei unentgeltlich beiziehen.
- ² Die Gemeinden sind berechtigt, von den Fahrenden für die Benutzung der Stand- und Durchgangsplätze maximal kostendeckende Tagespauschalen zu verlangen.
- ³ Die Gemeinden können sich die Tagespauschalen durch eine angemessene Kautionsicherstellung lassen.
- ⁴ Die Gemeinden sind berechtigt, das Betriebskonzept und den Betrieb von Stand- und Durchgangsplätzen zu regeln und verbindliche Nutzungsordnungen zu erlassen.

§5 Inkrafttreten

- ¹ Der Regierungsrat bestimmt das Inkrafttreten dieses Gesetzes.



Objektblatt S 1.5 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende



Beschlüsse:

Regierungsratsbeschluss	Nr.	vom
Landratsbeschluss	Nr.	vom
Bundesratsbeschluss		vom

Siedlung

Siedlungs- und Nutzungsstruktur

Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende

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 rund 2500 Schweizer Fahrende eine fahrende oder teilweise fahrende Lebensweise..

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 Wittinsburg (10 Stellplätze) sowie der planungsrechtlich gesicherte Durchgangsplatz in Liestal (10 Stellplätze). Der Bericht "Fahrende und Raumplanung. Standbericht 2010" der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende weist zudem in Aesch und Allschwil je einen Durchgangsplatz mit insgesamt rund 10 Stellplätzen aus, die aber planungsrechtlich nicht gesichert sind und qualitative Mängel aufweisen. In Kaiseraugst steht ein weiterer planungsrechtlich gesicherter Stand- und Durchgangsplatz (20 Stellplätze) in der Region Basel zur Verfügung. In einigen Gemeinden nutzen Schweizer Fahrende ausserdem Standorte für Spontanhalte. Diese sind häufig nur einzelnen Fahrenden und den Standortgemeinden bekannt und werden in gegenseitigem Einvernehmen gegen Entgelt genutzt.

Gemäss Bericht "Fahrende und Raumplanung, Standbericht 2010" (Hrsg: Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende) ist die quantitative und in erster Linie qualitative Situation im Kanton Basel-Landschaft nicht optimal. Aus gesamtschweizerischer und kantonaler Sicht bedarf es im Kanton einen planungsrechtlich gesicherten, ganzjährig zugänglichen Standplatz mit ca. 10 neu zu erstellenden, mit der nötigen Infrastruktur versehenen Stellplätzen.. Da ein entsprechender Bedarf auch für den Kanton BS ausgewiesen ist, bedarf es hier zudem einer entsprechenden überkantonalen Abstimmung. Grundsätzlich gibt es genügend Stellplätze auf Durchgangsplätzen in der Region Basel und im Kanton Basel-Landschaft. Sie weisen aber mit Ausnahme von Liestal qualitative oder betriebliche Mängel auf, und sind insbesondere planungsrechtlich nicht gesichert.

B. Ziele

- a) Im Kanton Basel-Landschaft bestehen 10 Stellplätze auf einem planungsrechtlich gesicherten Standplatz sowie 30 Stellplätze auf drei bis vier planungsrechtlich gesicherten Durchgangsplätzen für Fahrende. Die Qualität der Ausstattung entspricht § 3 Abs. 1 des Gesetzes über Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende.
- b) Die planungsrechtlich gesicherten Stand- und Durchgangsplätze befinden sich nach Möglichkeit in den Agglomerationsgemeinden.
- b) Kantons- und Gemeindebehörden anerkennen und fördern Standorte für Spontanhalte als wichtige Ergänzung des Stand- und Durchgangsplatznetzes und unterstützen die Fahrenden bei ihrer Spontanhalten.
- c) Durchgangsplätze und Standplatz weisen jeweils eine überschaubare Grösse von ca. 1'500 m² (Richtwert) auf.
- d) 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
Umwelt	Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ erst mit Projekten beurteilbar
	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 Stellplätze auf Stand-/Durchgangsplätze zur Verfügung und fördern die Möglichkeiten und die Akzeptanz von Spontanhalten.
	b)	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.
	c)	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.
	d)	Die Fläche der Stand- und Durchgangsplätze soll auf ca. 1'500 m ² für ca. 10 bis 12 Wohnwagen mit Zugfahrzeugen dimensioniert werden. Die Plätze weisen im Sinne von § 3 Abs. 1 des Gesetzes über Stand- und Durchgangsplätze Anschlüsse für Wasser, Abwasser, Strom auf und verfügen über sanitäre Anlagen.
Planungsanweisungen	a)	Die BUD (Bereich Immobilien) ist Ansprech- und Koordinationsstelle des Kantons für Fahrende.
	b)	Der Kanton prüft zusammen mit den Gemeinden Standorte für einen neuen Standplatz mit 10 Stellplätzen sowie für zwei bis drei Durchgangsplätze mit insgesamt ca. 20 Stellplätzen und stattet sie gegebenenfalls im Sinne des Gesetzes über Stand- und Durchgangsplätze aus. Er legt dem Parlament bis zur Realisierung dieser Planungsanweisung alle zwei Jahre einen Statusbericht vor.
	c)	Der Kanton prüft die Sanierung des Durchgangsplatzes "Holchen" im Sinne von § 3 Abs. 1 des Gesetzes über Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende und legt den Betrieb einvernehmlich mit der Gemeinde Wittinsburg fest.
	d)	Die Standortsuche für neue Standplätze erfolgt in Koordination mit dem Kanton Basel-Stadt. Dies kann dazu führen, dass gemeinsam mit einer Baselbieter Standortgemeinde, die Voraussetzungen geschaffen werden, die ermöglichen, dass ein planungsrechtlich gesicherter, hinreichend ausgestatteter und das ganze Jahr zugänglicher Standplatz für Fahrende im Sinne des Gesetzes über Stand- und Durchgangsplätze auf Kosten des Kantons Basel-Stadt eingerichtet wird.
	e)	Die Gemeinden sichern Stand- und Durchgangsplätze planungsrechtlich..

S

S1

S1.5

Siedlung

Siedlungs- und Nutzungsstruktur

Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende

S
S1
S1.5

Siedlung
Siedlungs- und Nutzungsstruktur
Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende