



SACHPLÄNE UND KONZEPTE

---

# ENTWURF

## Konzept Transitplätze

Grundlage für die Planung von Halteplätzen  
für ausländische Fahrende

---

ENTWURF

*Die Konzepte und Sachpläne stellen – nach Art. 13 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG; SR 700) – die wichtigsten Raumplanungsinstrumente des Bundes dar. Sie ermöglichen dem Bund, seiner Planungs- und Abstimmungspflicht im Bereich der raumwirksamen Tätigkeiten nachzukommen und den immer komplexeren räumlichen Problemstellungen bei der Erfüllung seiner raumwirksamen Aufgaben gerecht zu werden. In seinen Konzepten und Sachplänen zeigt der Bund auf, wie er seine raumwirksamen Aufgaben in einem bestimmten Sach- oder Themenbereich wahrnimmt, welche Ziele er verfolgt, welche Anforderungen und Vorgaben er dabei berücksichtigt und wie er unter den gegebenen Voraussetzungen zu handeln gedenkt. In enger partnerschaftlicher Zusammenarbeit zwischen den Bundesstellen und den Kantonen erarbeitet, unterstützen die Konzepte und Sachpläne die raumplanerischen Bestrebungen der Behörden aller Stufen.*

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Zweck, Stellenwert und Geltungsbereich des Konzepts.....</b>	<b>4</b>
1.1	Zweck.....	5
1.2	Stellenwert und Geltungsbereich.....	6
<b>2</b>	<b>Ziele, Leitvorstellungen und Planungsgrundsätze .....</b>	<b>7</b>
2.1	Strategische Ziele .....	7
2.2	Leitvorstellungen zur Zusammenarbeit.....	7
2.3	Planungsgrundsätze .....	8
<b>3</b>	<b>Schweizweiter Bedarf an Stellplätzen und Aufteilung auf die überkantonalen Planungsregionen.....</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Massnahmen und Empfehlungen.....</b>	<b>10</b>
4.1	Massnahmen des Bundes .....	10
4.2	Empfehlungen zur Umsetzung des Konzepts durch die Kantone und Gemeinden .....	11
	Liste der Abkürzungen.....	12
	Begriffserklärungen .....	12

# 1 Zweck, Stellenwert und Geltungsbereich des Konzepts

In der Schweiz leben schätzungsweise 30'000 Personen jensischer Herkunft, dazu einige hundert Schweizer Sinti. Rund 2'000 bis 3'000 Angehörige dieser Minderheiten pflegen eine nomadische Lebensweise. Mit der Ratifizierung des Rahmenübereinkommens des Europarats vom 1. Februar 1995 zum Schutz nationaler Minderheiten (SR 0.441.1) wurden die Schweizer Jenischen und Sinti als eine nationale Minderheit anerkannt. Die Schweiz verpflichtete sich damit zur Förderung von Rahmenbedingungen, die es diesen Minderheiten ermöglichen, ihre Kultur zu pflegen und weiterzuentwickeln.

Wichtigste Voraussetzung für die Gewährleistung der fahrenden Lebensweise ist eine ausreichende Zahl von Halteplätzen. Die Zahl der zur Verfügung stehenden Halteplätze ist jedoch seit Jahren rückläufig und deckt den Bedarf der fahrenden Minderheiten bei Weitem nicht. Der Druck auf die knappen Plätze wird verstärkt durch die Anwesenheit von ausländischen Roma, Sinti und Jenische, mehrheitlich aus Deutschland, Frankreich und Italien, die insbesondere in den Sommermonaten mit ihren Wohnwagen auf Arbeitssuche durch die Schweiz reisen und sich hier für einige Wochen oder Monate niederlassen. Im Rahmen der Abkommen zur Personenfreizügigkeit ist es Personen mit fahrender Lebensweise aus Mitgliedsstaaten der EU gestattet, sich bis zu drei Monate in der Schweiz aufzuhalten und für ihre beruflichen Tätigkeiten eine entsprechende Gewerbebewilligung zu beantragen. Im Sommerhalbjahr durchqueren deshalb auch grosse Gruppen von ausländischen Roma, Sinti und Jenischen die Schweiz. Das Recht auf eine nomadische Lebensform und dessen Berücksichtigung in der Raumplanung wurde vom Bundesgericht 2003 bestätigt<sup>1</sup> und gilt für alle Fahrenden, unabhängig von ihrer Nationalität.

Die Schaffung von Halteplätzen liegt somit im nationalen Interesse und liegt in der gemeinsamen Verantwortung von Bund, Kantonen und Gemeinden innerhalb der geltenden verfassungsmässigen Kompetenzen<sup>2</sup>.

Die Raumplanung liegt hauptsächlich in der Kompetenz der Kantone, ihnen obliegt die Bereitstellung von Stand- und Durchgangsplätzen für Schweizer Fahrende. Der Bund (Bundesamt für Raumplanung ARE) achtet bei der Genehmigung kantonaler Richtpläne darauf, dass auf die Bedürfnisse der fahrenden Gruppen eingegangen wird und in den Planungen entsprechende Planungsgrundsätze und Standorte vorgesehen sind.

Die Realisierung von Transitplätzen für ausländische Fahrende<sup>3</sup> bedarf dagegen überkantonaler Lösungen. Es handelt sich um eine gesamtschweizerische Verbundaufgabe zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden. Der Bund ist bereit, die Kantone in diesem Bereich koordinierend zu unterstützen und eine entsprechende Rahmenordnung bezüglich des praktischen Aufenthalts ausländischer Fahrender zu schaffen. Das dazu geeignete Instrument ist ein Konzept gestützt auf Artikel 13 des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (RPG; SR 700).

---

<sup>1</sup> Urteil Bundesgericht 129 II 321/2003.

<sup>2</sup> U.a. basierend auf Artikel 121 der Bundesverfassung (BV) im Bereich der Kompetenzen zur Regelung des Aufenthalts- und Niederlassungsrechts von Drittstaatenangehörigen.

<sup>3</sup> Im vorliegenden Konzept wird der Begriff «Fahrende» bzw. «ausländische Fahrende» als Überbegriff verwendet, der Minderheitenangehörige mit fahrender Lebensweise wie Roma, Sinti / Manouches, Jenische bezeichnet. Siehe auch Begriffserklärungen im Anhang.

## 1.1 Zweck

Das Konzept «Transitplätze» ist ein raumplanerisches Instrument, das eine kantonsübergreifende räumliche Abstimmung für die Errichtung und den Betrieb von Transitplätzen ermöglichen und dazu beitragen soll, den Mangel an Transitplätzen für ausländische Fahrende zu verringern. Die Schaffung einer ausreichenden Zahl von Haltemöglichkeiten kann die mit einer unregelmässigen Stationierung verbundenen Schwierigkeiten wie unerwünschte Landnahmen nachhaltig reduzieren.

Das Konzept verfolgt folgende fünf Ziele:

### 1) Deckung des Bedarfs an Transitplätzen in der Schweiz

Das Konzept soll dazu beitragen, den chronischen Mangel an Transitplätzen zu beheben, um den ausländischen Fahrenden einen geordneten Aufenthalt in der Schweiz zu ermöglichen. Damit werden unerwünschte Landnahmen verringert und der Arbeitsaufwand von Polizei, Kantonen und Gemeinden reduziert.

### 2) Koordination zwischen den beteiligten Bundesstellen

Von Seiten des Bundes sind verschiedene Departemente und Bundesstellen in den Prozess involviert. Während die einen als Grundeigentümer auftreten (Bundesamt für Strassen ASTRA und Bundesamt für Rüstung armasuisse), haben andere die Aufgabe, im Rahmen der Genehmigung der kantonalen Richtpläne zu prüfen, ob die Inhalte mit dem Bundesrecht vereinbar sind (ARE). Diese Tätigkeiten sind aufeinander abzustimmen. Dabei ist auch dafür zu sorgen, dass die Anforderungen des Umweltrechts eingehalten werden (Bundesamt für Umwelt BAFU). Das Konzept regelt die Zuständigkeiten für die einzelnen Aufgaben.

### 3) Koordination der Interessen der Kantone untereinander und mit denjenigen des Bundes

Die räumlichen Interessen des Bundes und der Kantone bei der Bereitstellung von Transitplätzen sind aufeinander abzustimmen. Die Suche nach geeigneten Standorten über die Kantonsgrenzen hinweg bedarf der Unterstützung des Bundes.

### 4) Langfristige Sicherung aller bestehenden und geplanten Transitplätze (Bestandssicherung)

Das Konzept soll dazu beitragen, dass die bereits bestehenden und teilweise nur provisorisch eingerichteten Plätze langfristig gesichert werden und dass bei der allfälligen Aufhebung eines Platzes ein gleichwertiger Ersatz geschaffen werden kann.

### 5) Bereitstellung von Grundstücken im Bundeseigentum

Im Konzept werden die Rahmenbedingungen präzisiert, die dem Bund ermöglichen, den Kantonen eigene Grundstücke zur Verfügung zu stellen.

## 1.2 Stellenwert und Geltungsbereich

Das Konzept schafft kein neues Recht und keine neuen Kompetenzen, sondern konkretisiert das geltende Recht und die Anwendung bestehender Beschlüsse des Bundes. Damit kommt der Bund den internationalen Verpflichtungen nach, die sich aus verschiedenen von der Schweiz ratifizierten europäischen und internationalen Minderheiten- und Menschenrechtskonventionen ergeben.<sup>4</sup>

Das Konzept ist gemäss Artikel 22 der Raumplanungsverordnung (RPV) behördenverbindlich und daher von Bundesstellen, Kantonen, regionalen Planungsträgern und Gemeinden bei der Erarbeitung, Anwendung und Überprüfung ihrer Sach-, Richt- und Nutzungspläne zu berücksichtigen.

Mit dem Konzept werden die Planungsprozesse von Transitplätzen verbessert und deren Realisierung unterstützt. Die Aussagen des Konzepts betreffen hauptsächlich die Richtplanung der Kantone. Darüber hinaus enthält das Konzept Empfehlungen für die Umsetzung im Rahmen der Nutzungsplanung. Das Konzept dient den Kantonen als Grundlage für ihre Richtplanung (vgl. Art. 6 Abs. 4 RPG).

Das Konzept legt den Fokus auf Transitplätze für ausländische Fahrende, weil deren Festlegung von sachgerechten Standorten im Sinne von Art. 3 Abs. 4 RPG eine verstärkte kantonsübergreifende Abstimmung erfordert. Dabei dürfen jedoch die Platzbedürfnisse der nomadisch lebenden Schweizer Jenischen und Sinti nicht vergessen gehen. Das Konzept weist die Koordinationsaufgabe für die Bereitstellung von Transitplätzen für ausländische Fahrende gemeinsam dem Bund und den Kantonen zu. Es setzt aber gleichzeitig voraus, dass die Kantone ausreichend Stand- und Durchgangsplätze für Schweizer Jenische und Sinti mit nomadischer Lebensweise bereitstellen. Durch diese Rollenteilung soll sichergestellt werden, dass sowohl fahrende Schweizer sowie ausländische Minderheiten eine ihrer traditionellen Lebensweise entsprechende Kultur leben können.

---

<sup>4</sup> Rahmenübereinkommen des Europarats vom 1. Februar 1995 zum Schutz nationaler Minderheiten (SR 0.441.1); Internationaler Pakt vom 16. Dezember 1966 über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte (UNO Pakt I) (SR 0.103.1); Internationales Übereinkommen zur Beseitigung jeder Form von Rassendiskriminierung (CERD) (SR 0.104).

## 2 Ziele, Leitvorstellungen und Planungsgrundsätze

Dieses Kapitel umfasst die wichtigsten materiellen Aussagen des Konzepts. Es formuliert spezifische Massnahmen, welche die Umsetzung des Konzepts unterstützen, und beinhaltet die explizit behördenverbindlichen Aussagen. Diese sind grau hinterlegt.

Die Formulierungen der Ziele, Leitvorstellungen und Planungsgrundsätze sind bewusst knapp gehalten. Der Erläuterungsbericht enthält weiterführende Informationen und Ausführungen, die zum vertieften Verständnis der Aussagen in Kapitel 2 beitragen.

### 2.1 Strategische Ziele

Die strategischen Ziele des Konzepts Transitplätze definieren die Eckpunkte und Rahmenbedingungen für die Planung von Transitplätzen. Sie sind aus übergeordneten Strategien des Bundes und aus der Bundesgesetzgebung abgeleitet.

- Z1 Bund und Kantone koordinieren die Erstellung einer ausreichenden Anzahl von geeigneten Transitplätzen für ausländische Fahrende sowie deren langfristige Sicherung. Sie stützen sich dabei auf raumplanerische Verfahren und Instrumente.
- Z2 Die Planung der Transitplätze wird über die Kantons- und Landesgrenzen hinweg koordiniert. Die Interessen der Kantone werden dabei untereinander und mit denjenigen des Bundes abgestimmt.
- Z3 Planung, Bau und Finanzierung neuer Transitplätze orientieren sich an den im Konzept festgelegten Leitvorstellungen zur Zusammenarbeit sowie an den Bedürfnissen der Fahrenden.

### 2.2 Leitvorstellungen zur Zusammenarbeit

Die Leitvorstellungen zur Zusammenarbeit ergänzen die strategischen Ziele mit Handlungsgrundsätzen für den Bund, die Kantone und weitere Beteiligte bei der Umsetzung des Konzepts.

- L1 Der Bund ermittelt und bestimmt in Abstimmung mit den Kantonen den schweizweiten Bedarf an Transitplätzen für ausländische Fahrende.
- L2 Der Bund legt in Abstimmung mit den Kantonen überkantonale «Planungsregionen» fest sowie die pro Planungsregion zu realisierende Anzahl Stellplätze.
- L3 Die Planungsregionen organisieren sich in geeigneter Form, um die Planung neuer Transitplätze zu koordinieren. Der Bund unterstützt dabei die Planungsregionen bei Bedarf.
- L4 Der Bund definiert planerische Grundanforderungen (vgl. P2) für den Bau von Transitplätzen.
- L5 Die Kantone legen in ihrem Richtplan geeignete Standorte für Transitplätze fest - nach Massgabe des vom Bund in Abstimmung mit den Kantonen ermittelten Bedarfs (vgl. L1) und der pro Planungsregion zu realisierenden Anzahl Stellplätze (vgl. L2) - und stimmen diese räumlich ab. Zu diesem Zweck passen sie den Richtplan bei der nächsten Gelegenheit an.
- L6 Der Bund unterstützt die Kantone bei der Planung von Transitplätzen. Die Unterstützung umfasst insbesondere die kantonsübergreifende Suche nach geeigneten Standorten, die Bereitstellung von Grundlagen und Nutzungsbedingungen zu den verfügbaren Grundstücken im Eigentum des Bundes sowie die fachliche und koordinierende Begleitung des Planungsprozesses.

- L7     Zusätzlich zu den planerischen Anforderungen (vgl. P2) erstellt der Bund ein Handbuch mit minimalen technischen Anforderungen an einen Transitplatz. Diese umfassen insbesondere Angaben zur Infrastruktur von Transitplätzen.
- L8     Der Betrieb eines Transitplatzes liegt in der Verantwortung des Standortkantons und wird durch ein Betriebsreglement geregelt. Für den Unterhalt des Transitplatzes sind die Kantone zuständig.
- L9     Baukosten sowie nicht mit den Gebühren gedeckte Kosten für den Betrieb von Transitplätzen werden auf geeignete Weise von den Kantonen gemeinsam – auf Ebene Planungsregion – getragen.
- L10    Die Kantone berücksichtigen bei Planung und Betrieb der Transitplätze die Anliegen und Interessen der ausländischen Fahrenden.

## 2.3 Planungsgrundsätze

Die Planungsgrundsätze, die sich aus dem Raumplanungsrecht ableiten, dienen dazu, die Rahmenbedingungen für die Planung der Transitplätze zu bestimmen.

- P1     Die Kantone stimmen die Transitplätze im Rahmen einer umfassenden Interessenabwägung räumlich ab. Dabei berücksichtigen sie die Ziele und Grundsätze des Raumplanungsgesetzes und das übrige Bundes- und kantonale Recht.
- P2     Die Transitplätze haben folgenden planerischen Anforderungen zu genügen:
  - i)    einen nachgewiesenen regionalen Bedarf;
  - ii)   eine gute Verkehrsanbindung;
  - iii)   das Einhalten der allgemeinen raumplanerischen Voraussetzungen, insbesondere die Angrenzung an eine bestehende Bauzone oder gut erschlossene Infrastrukturanlagen;
  - iv)   die Berücksichtigung eines sparsamen Umgangs mit dem Kulturland und insbesondere mit Fruchtfolgeflächen (FFF). Bei Letzteren ist insbesondere auf die optimale Nutzung nach dem Stand der Erkenntnisse zu achten.
- P3     Wird ein bestehender Transitplatz, dessen Bedarf nachgewiesen ist, aufgehoben, sind die Planungsregionen bestrebt, gemeinsam und zeitnah einen entsprechenden Ersatzstandort in derselben Region zu realisieren.

### 3 Schweizweiter Bedarf an Stellplätzen und Aufteilung auf die überkantonalen Planungsregionen

Es besteht schweizweit ein durchschnittlicher Gesamtbedarf an rund 400 bis 490 Stellplätzen. Die Plätze sollen dem Bedarf entsprechend verteilt werden. Hierzu werden sieben Planungsregionen gebildet.

Der Bedarf an Stellplätzen wurde gemäss den Leitvorstellungen vom Bund in Abstimmung mit den Kantonen ermittelt. Der unten dargestellte Bedarf definiert das Total der benötigten Stellplätze<sup>5</sup> pro Planungsregion und dient als behördenverbindliche Grundlage für die Planung und den Bau von Transitplätzen durch die Kantone (L2). Die Zahl des in Spalte 4 angegebenen Totals von Transitplätzen ist als Richtwert zu verstehen, abhängig von der Grösse der zu planenden Plätze.<sup>6</sup>

Planungsregion	Kantone	Bedarf Stellplätze	Total Transitplätze (approximative Zahl)
<b>Mittelland West</b>	BE, NE, FR, JU	140-160 SP	4-5
<b>Genferseeregion</b>	VD, VS, GE	110-130 SP	3-4
<b>Nordwestschweiz</b>	BS, BL, SO	30-40 SP	1-2
<b>Ostschweiz</b>	SG, TG, SH, AI, AR, GL	20-30 SP	1-2
<b>Zürich-Aargau</b>	ZH, AG	40-50 SP	2
<b>Süd-Südostschweiz</b>	TI, GR	40-50 SP	2
<b>Zentralschweiz</b>	LU, ZG, SZ, OW, NW, UR	20-30 SP	1
<b>Total</b>		ca. 400-490 SP	14-18

<sup>5</sup> Wohnwageneinheit bzw. Fläche auf einem Transitplatz, die einer Familie zum Wohnen und Arbeiten zur Verfügung steht.

<sup>6</sup> Für die Schätzung des effektiven Bedarfs an Stellplätzen und der dazu benötigten Transitplätze wurden folgende Quellen berücksichtigt: Umfrage des Bundes zur Bedarfslage vom Januar 2019; Standbericht der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende von 2015 und 2021. Bei der Zahl der Stellplätze wird von einem Durchschnittswert während der Reiseperiode von Frühjahr bis Herbst ausgegangen.

## 4 Massnahmen und Empfehlungen

### 4.1 Massnahmen des Bundes

*Die Massnahmen sind für die zuständigen Stellen der Bundesverwaltung behördenverbindlich (Art. 22 Abs. 1 RPV).*

#### Massnahmen mit Bezug auf die strategischen Ziele und Leitvorstellungen

- M1 Der Bund prüft die Verfügbarkeit von geeigneten Grundstücken in seinem Eigentum als Standorte für dauerhafte und temporäre Transitplätze (vgl. L1 und L6).
- M2 Der Bund sorgt dafür, dass die verfügbaren Grundstücke in einer periodisch aktualisierten Datengrundlage ersichtlich sind und stellt diese den Planungsregionen zur Verfügung (vgl. L1 und L6).
- M3 Der Bund schafft nach Bedarf und in Absprache mit den Kantonen die nötigen Gefässe für die gesamtschweizerische Koordination der Planungen neuer Transitplätze (vgl. L1 und L2 sowie P1 und P2).
- M4 Der Bund führt ein regelmässiges Monitoring betreffend Planung, Realisierung und Betrieb der gemäss Konzept zu erstellenden Transitplätze durch (vgl. L1) und prüft, inwiefern damit der im Konzept definierte Bedarf an Stellplätzen abgedeckt wird. Periodisch erfolgt eine Berichterstattung an die in der Sache zuständigen interkantonalen Fachkonferenzen (Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK und Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren KKJPD).

#### Weitere Massnahmen

- M5 Der Bund erstellt zuhanden der Kantone bzw. Planungsregionen ein Handbuch mit den wichtigsten Anforderungen und Beispielen für den Bau und den Betrieb von Transitplätzen. Das Handbuch wird bei Bedarf aktualisiert.
- M6 Der Bund unterstützt bei Bedarf Massnahmen zur Förderung des Zusammenlebens zwischen der fahrenden und der sesshaften Bevölkerung. Insbesondere kann er Projekte zur Mediation und Prävention bei Konflikten mit ausländischen Fahrenden fördern.

## 4.2 Empfehlungen zur Umsetzung des Konzepts durch die Kantone und Gemeinden

*Die Empfehlungen richten sich an die Kantone, Gemeinden bzw. deren Fachkonferenzen oder zuständigen Behörden.*

### Empfehlungen mit Bezug auf die strategischen Ziele und Leitvorstellungen

- E1 Die Kantone schaffen die nötigen Voraussetzungen, um bei der Standortsuche von Transitplätzen und -evaluation auf Stufe der überkantonalen Planungsregionen aktiv mitzuwirken. Der Einbezug der Raumplanungsfachstellen und der Polizeibehörden ist sicherzustellen (vgl. L2).
- E2 Die Kantone prüfen laufend die Möglichkeiten, geeignete Grundstücke in ihrem Eigentum als Standorte für dauerhafte und temporäre Transitplätze für ausländische Fahrende zur Verfügung zu stellen. Sie sorgen dafür, dass die verfügbaren Grundstücke in einer periodisch aktualisierten Datengrundlage für die Planungsregion ersichtlich sind.
- E3 Die Kantone konsultieren bei der Standortevaluation die Organisationen der ausländischen Fahrenden und berücksichtigen nach Möglichkeit deren Anliegen (vgl. L10). Der Einbezug der ausländischen Fahrenden hat auch bei der nachgeordneten Planung, Projektierung und beim Betrieb der Transitplätze zu erfolgen.
- E4 Die Gemeinden scheiden im Rahmen ihrer Nutzungsplanung geeignete Bauzonen wie Zonen für öffentlichen Bauten und Anlagen oder Spezialzonen gemäss Artikel 18 RPG aus. Sie werden dabei, wenn nötig, von den kantonalen Fachstellen unterstützt. Die Kantone prüfen für die Nutzungsplanung zur Realisierung der Transitplätze die Einführung bzw. Anwendung kantonaler Instrumente, z.B. kantonaler Nutzungs- oder Sondernutzungspläne (vgl. L3).

### Weitere Empfehlungen

- E5 Die Kantone ernennen eine zuständige Fachperson oder führen bei Bedarf eine Koordinations- bzw. Fachstelle für Fahrende ein.
- E6 Die Kantone berücksichtigen die Anliegen der Standortgemeinden in ihren Planungsprozessen. Sie informieren in Absprache mit den betroffenen Gemeinden rechtzeitig die ortsansässige Bevölkerung über die Planung von Transitplätzen und beziehen sie in geeigneter Form in die Planung ein.
- E7 Die Kantone schaffen Übergangslösungen in Form von provisorischen Halteplätzen, um bis zur Fertigstellung der definitiven Transitplätze eine Verbesserung herbeizuführen.
- E8 Die Kantone definieren die Rahmenbedingungen für den Spontanhalt, damit bis zur Realisierung der nötigen Anzahl Transitplätze, sowie später in Spitzenzeiten ergänzende Haltemöglichkeiten für ausländische Fahrende zur Verfügung stehen.
- E9 Die Kantone verrechnen den Nutzenden Gebühren in angemessener Höhe. Diese sollen einen möglichst kostendeckenden Betrieb erlauben (vgl. L8 zum Betriebsreglement).
- E10 Die Planungsregionen informieren den Bund periodisch über den Stand der Umsetzung des Konzepts.

## Liste der Abkürzungen

ARE	Bundesamt für Raumplanung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BAK	Bundesamt für Kultur
BPUK	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
E	Empfehlungen
EDI	Eidgenössisches Departement des Innern
FFF	Fruchtfolgefläche
KKJPD	Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren
L	Leitvorstellungen
M	Massnahmen
P	Planungsgrundsätze
RPG	Raumplanungsgesetz
RPV	Raumplanungsverordnung
SP	Stellplätze
SR	Systematische Sammlung des Bundesrechts
UNO	United Nations Organisation
Z	Strategische Ziele

## Begriffserklärungen

Fahrende	<p>Der Ausdruck «Fahrende» bzw. «gens du voyage» bezieht sich auf die fahrende Lebensweise der Jenischen, Sinti und Roma.</p> <p>Im vorliegenden Konzept wird der Begriff «Fahrende» bzw. «ausländische Fahrende» als Überbegriff verwendet, der Minderheitenangehörige mit fahrender Lebensweise bezeichnet. Auf Ebene des Europarats ist der Begriff «gens du voyage» etabliert. In der Schweiz wird nach Möglichkeit der Selbstbezeichnung Vorrang gegeben und die Minderheiten werden als Jenische, Sinti oder Roma angesprochen.</p>
Jenische	<p>In der Schweiz leben ca. 30'000 Jenische, die meisten davon leben sesshaft. Rund 2'000-3'000 pflegen eine nomadische Lebensweise. Sie sind eine anerkannte kulturelle Minderheit der Schweiz mit eigener Sprache, dem Jenisch. Sie leben in ganz Europa, hauptsächlich in Deutschland, der Schweiz, Österreich und Frankreich.</p>

Roma	<p>Roma (Einzahl: Rom, weiblich: Romni, plural: Romnia) bedeutet in der Sprache Romanes «Menschen». Roma ist der Oberbegriff für alle Angehörigen der verschiedenen Stämme, die Romanes sprechen oder von der Herkunft und Lebensweise her zu den Roma gehören. Ursprünglich waren die Roma in Indien und Persien beheimatet. Sie wanderten etwa ab dem 9. Jahrhundert in Hauptrichtung Europa aus.</p> <p>Man schätzt, dass es heute weltweit 8 bis 10 Millionen Roma gibt. International sind sie in der «Romani Union» organisiert, die 1979 von der UNO anerkannt wurde. Die meisten Roma leben sesshaft (nach Schätzungen von Roma-Organisationen ca. 80'000 Personen in der Schweiz), ein kleiner Anteil lebt fahrend in Wohnwagen. Roma, die die Schweiz im Sommerhalbjahr in ihren Wohnwagen in grossen Verbänden durchqueren, stammen meist aus Frankreich, Deutschland, Italien oder Spanien.</p>
Sinti	<p>Sinti (Einzahl: Sinto, weiblich: Sinteza oder Sintiza) nennen sich die Nachkommen jener Roma, die im 15. Jahrhundert nach Zentraleuropa ausgewandert sind. Sie leben vor allem in Deutschland, Frankreich und Italien. Die im Vergleich mit den Jenischen zahlenmässig viel kleinere Gruppe der Sinti in der Schweiz (einige hundert Personen) hat sich teilweise mit den Jenischen vermischt. In Frankreich und in der Romandie nennt man sie auch Manouches, was - gleich wie der Begriff Sinti - ebenfalls «Menschen» bedeutet. Sinti sprechen eine Form des Romanes.</p>
Spontaner Halt	<p>Als spontaner Halt, der als ursprüngliche, traditionelle Form der fahrenden Lebensweise gilt, wird das Anhalten einer Gruppe von Fahrenden während max. einem Monat (i.d.R.) auf einem Grundstück bezeichnet. Eine dauernde Infrastruktur ist dabei nicht notwendig. Oft handelt es sich um Landwirtschaftsflächen, wobei dem Grundeigentümer oder der Grundeigentümerin ein Entgelt als Entschädigung für Umtriebe wie Stromkosten etc. bezahlt wird.</p>
Stellplatz	<p>Er bezeichnet die Fläche auf einem Transitplatz, die einer Familie zum Wohnen und Arbeiten zur Verfügung steht. Auf einem Transitplatz sollte ein Stellplatz genügend Raum für einen Wohnwagen plus einen Kleintransporter bieten, ca. 200 m<sup>2</sup>.</p>
Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende	<p>Die Stiftung wurde 1995 vom Bund gegründet und hat den Auftrag, die Lebensbedingungen der Fahrenden in der Schweiz zu sichern und zu verbessern, und zu diesem Zweck die Zusammenarbeit zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden zu fördern. Zudem soll sie dazu beitragen, dass die auch in der Schweiz während langer Zeit diskriminierte und verfolgte Minderheit ihr kulturelles Selbstverständnis wahren kann. Der Stiftungsrat setzt sich aus sechs Vertreterinnen und Vertretern der Minderheiten der Jenischen und Sinti sowie sechs Mitglieder auf Seiten der Behörden (Bund, Kantonen und Gemeinden) zusammen. Grundlage für die Arbeit der Stiftung ist eine Leistungsvereinbarung mit dem BAK.</p>
Transitplatz	<p>Saisonal geöffneter Halteplatz für Wohnwagen von ausländischen Fahrenden, die sich von Frühling bis Herbst in der Schweiz aufhalten. Transitplätze liegen oft entlang grosser Transitachsen.</p>