



Kurzauswertung der öffentlichen Anhörung zum Konzept «Transitplätze» / Grundlage für die Planung von Halteplätzen für ausländische Fahrende

Das Konzept «Transitplätze» ist ein Raumplanungskonzept im Sinne von Artikel 13 Raumplanungsgesetz (RPG; SR 700). Es stellt eine Grundlage für die Planung von Halteplätzen für fahrende Minderheiten aus dem Ausland dar. Durch die Klärung der Zuständigkeiten zwischen Bund und Kantonen und die Stärkung der interkantonalen Zusammenarbeit soll eine Verbesserung hinsichtlich Zahl und Nutzung der verfügbaren Halteplätze erreicht werden.

Das Konzept weist für die gesamte Schweiz, unterteilt in sieben Planungsregionen, den Bedarf an Transitplätzen bzw. Stellplätzen aus. Es enthält Planungsgrundsätze, Massnahmen des Bundes und Empfehlungen zur Umsetzung des Konzepts durch die Kantone und Gemeinden. Der Erläuterungsbericht erklärt Anlass und Ablauf der Konzepterarbeitung und enthält ergänzende Informationen zu Zielen, Leitvorstellungen und Planungsgrundsätzen des Konzepts, zur Herleitung des Bedarfs und zu den Massnahmen und Empfehlungen.

Das Konzept «Transitplätze» wurde gemäss dem in der Raumplanungsverordnung vorgesehenen Verfahren in eine öffentliche Anhörung gegeben. Diese dauerte vom 5. März bis 5. Juni 2024. Es haben alle 26 Kantone, die Konferenz der kantonalen Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren (BPUK), der Schweizerische Städteverband (SSV), der Schweizerische Gemeindeverband sowie vier Organisationen der betroffenen Minderheiten teilgenommen (Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende», Radgenossenschaft der Landstrasse, Jenisch-Manisch-Sinti, Union des Associations et Représentants des Nomades Suisses). Die Reaktionen fallen sehr unterschiedlich aus:

Fast alle Kantone begrünnen grundsätzlich den Vorschlag einer stärkeren regionalen bzw. kantonsübergreifende Zusammenarbeit und Koordination und stimmen dem Bund zu, dass es sich bei diesem Thema um eine gesamtschweizerische Verbundaufgabe handelt.

- 11 Kantone plus SGV und SSV finden das Konzept ein sinnvolles Instrument und begrünnen die Initiative des Bundes. Mehr als die Hälfte dieser Kantone sind allerdings kaum von der Problematik betroffen.
- 13 Kantone plus BPUK fordern mit Verweis auf seine ausländerrechtliche Zuständigkeit eine deutlich stärker federführende Rolle des Bundes und verlangen eine umfassende Überarbeitung / Nachbesserung des Konzepts, insbesondere mit Bezug auf
 - die finanzielle Unterstützung, die (nach dem Prinzip der fiskalischen Äquivalenz) eine Vorbedingung für die Kooperation und die Realisierbarkeit des Konzepts sei (insbesondere: ZH, VD, NE, BE, GR, FR, SO;
 - die Bereitstellung von Grundstücken (inkl. Sicherstellung des gesamten Planungs- und Erstellungsprozesses), die bisher keine befriedigenden Lösungen erbracht habe (VD, NE, LU, BL).
- TI und JU lehnen das Konzept grundsätzlich ab. (TI: Es bestehe keine rechtliche Verpflichtung und keine Notwendigkeit, für ausländische Fahrende Plätze bereit zu stellen; JU: Transitplätze würden in der alleinigen Zuständigkeit des Bundes liegen).
- Zusammenfassend hält die BPUK fest: «Auffallend und aus unserer Sicht sehr stossend ist, dass der Bund zwar eine Vielzahl von Vorgaben erlassen dürfen soll (L4 / P2 «Der Bund definiert planerische Grundanforderungen»); M5 «Der Bund erstellt zuhanden der

Kantone bzw. Planungsregionen ein Handbuch»), die Finanzierung der Transitplätze aber ausschliesslich von den Kantonen zu tragen wäre. Wie bereits mit Schreiben vom 15. August 2023 an Bundespräsident Berset und Bundesrat Rösli zum Ausdruck gebracht, erwarten die Kantone eine finanzielle Unterstützung durch den Bund für die Transitplätze für ausländische Fahrende.»

- Finanzierungsvorschläge reichen von der Übernahme einer Defizitgarantie durch den Bund bei Betriebskosten (AG) bis Übernahme mindestens 50% der Erstellungskosten (BE) bis hin zu einer vollen Übernahme sämtlicher Kosten durch den Bund (JU).

Bedarf und Planungsregionen

- Manche Stellungnahmen kritisieren die Herleitung des Bedarfs als unklar (SGV, SSV). Der Bedarf an Halteplätzen wird (ausser von TI) grundsätzlich nicht bestritten und als angemessen und tendenziell richtig auf die Regionen verteilt beurteilt.
- Zahlreiche Kantone signalisieren Bereitschaft, in den vorgeschlagenen Planungsregion mitzuwirken (LU, UR, GE, NE, BS, etc.). Teilweise seien die Kantone in diesen Planungsregionen bereits gemeinsam im Gespräch (z.B. GE, VD, VS in Région Lémanique)
- Andere (z.B. AG, BE, BL, SZ, GR) haben grosse Zweifel am Nutzen einer Koordination in Planungsregionen. Aus ihrer Sicht ist von einer zusätzlichen zwischenstaatlichen Planungsebene abzusehen. Diese führe zu zusätzlichem organisatorischem Aufwand, ohne die zeitgerechte Bereitstellung der benötigten Transitplätze zu garantieren.
- Teilweise wird die Zusammensetzung der Planungsregionen kritisiert (AG, BL, GR, TI, ZH), weil sie die Reiserouten zu wenig berücksichtige oder überhaupt wenig Sinn ergebe.

Position der Organisationen

Die Organisationen lehnen, abgesehen von der Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende», das Konzept ab, weil sich der Bund in erster Linie um Plätze für fahrende Minderheiten aus der Schweiz kümmern müsse. Plätze für ausländische Roma seien zweitrangig. Nur die Stiftung anerkennt, dass das Konzept auch einen Mehrwert für fahrende Minderheiten aus der Schweiz bringen würde.

	eher zustimmend	grosse Vorbehalte	ablehnend
Kantone	AI, AR, BS, GE, GL, UR, SH, TG, NW, OW, SG	AG, BE, BL, FR, LU, GR, NE, SO, SZ, VD, VS, ZG, ZH BPUK	JU, TI
Dachverbände der Gemeinden und Städte	SGV, SSV		
Organisationen	Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende»		Radgenossenschaft, JMS, UARNS