



In der Ostschweiz lassen sich immer wieder kurzzeitig Fahrende nieder. Hier etwa im Gebiet Degenau-Höfing auf der Wiese eines Bauers.

Bild: Urs Bucher (Gossau, 21. August 2017)

# Wie man Fahrenden Plätze schafft

**Raumplanung** Eine neue Studie zeigt auf, wie Kantone neue Plätze für Fahrende errichten können. In der Ostschweiz könnte einzig der Thurgau eine Zone für Fahrende direkt und ohne Volksabstimmung festlegen.

**Janina Gehrig**

janina.gehrig@ostschweiz-am-sonntag.ch

Bald beginnt die Reisezeit der Fahrenden wieder. Dann ziehen die rund 3000 Schweizer Jenischen und Sinti mit ihren Wohnwagen durch die Schweiz, um etwa mit Scherenschleifen, Garten- oder Malerarbeiten Geld zu verdienen. Hinzu kommen rund 1000 ausländische Roma, die ebenfalls auf der Suche nach Arbeit im Sommer umherreisen. Dabei sind Fahrende auf sogenannte Durchgangsplätze angewiesen, auf denen sie für ein paar Tage oder Wochen Halt machen

können. Doch die Plätze sind rar. Schweizweit fehle es an über 40 Durchgangsplätzen sowie an 25 Standplätzen, auf denen die Fahrenden im Winter hausen können, sagt Simon Röthlisberger, Geschäftsführer der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende.

## Volksabstimmungen als Hindernis umgehen

Zusammen mit dem Verband für Raumplanung, Espace Suisse, hat die Stiftung in einer neuen Publikation Erfahrungen und Empfehlungen zusammengetragen, die

aufzeigen, wie neue Halteplätze geschaffen werden können. «Wir wollten ein Übersichtswerk schaffen und eine Anleitung dafür, welche raumplanerischen Instrumente angewendet werden können», sagt Röthlisberger. So verweist die Studie etwa auf den Kanton Bern, wo für die Schaffung dreier neuer Halteplätze das Instrument der Kantonalen Überbauungsordnung zum Einsatz kommt. So kann der Kanton «zur Wahrung kantonaler oder gefährdeter regionaler Interessen Zonen für öffentliche Nutzungen



festlegen». Neben Sport- und Freizeitanlagen oder Schutzgebieten sind auch Halteplätze für Fahrende im Gesetz erwähnt. «Der Kanton entlastet die Gemeinde, indem er den neuen Platz plant, den Bau bezahlt und für den Betrieb eine Defizitgarantie abgibt. Gleichzeitig findet ein enger Dialog mit der Gemeinde und der Bevölkerung statt. So ist die Partizipation gewährleistet – auch ohne Abstimmung über die Umzonung», sagt Röthlisberger. Als mustergültig gilt auch die Schaffung eines Transitplatzes für Roma im Kanton Freiburg, wo zugleich ein Autobahnrastplatz für den Schwerverkehr eingerichtet wurde. Hier kooperierte der Kanton eng mit dem Bund.

### Dem Kanton St. Gallen sind die Hände gebunden

Der Kanton St. Gallen wird im Dossier insofern erwähnt, als er neben Aargau, Bern, Schwyz und Zürich ein Konzept zum Thema Fahrende erarbeitet hat. Dennoch verläuft die Suche nach geeigneten Standorten harzig. Derzeit gibt es im Kanton vier Standplätze (Uznach, St. Gallen, zwei in Wil), auf denen die Fahrenden das ganze Jahr über leben. Erforderlich wären neben einem weiteren Standplatz sechs Durchgangsplätze für die Reisezeit im Sommer. Neue Plätze scheiterten in Thal und Gossau aber 2014 und 2016 an der Urne.

Es bestehe im Kanton St. Gallen «kein Planungsinstrument, um Plätze für Jenische, Sinti und Roma zu schaffen», sagt Barbara Jud vom Verband Espace Suisse. Zwar gibt es kantonale Sonder-

## «Wir hoffen weiterhin, dass wir den Platz in Thal einrichten können.»

**Alex Biber**

Fachspezialist Siedlungsplanung Kanton St. Gallen

nutzungspläne. Diese können jedoch nur für zum Beispiel Abbaustellen und Deponien eingesetzt werden. So sind dem Kanton gewissermassen die Hände gebunden. Es ist den Gemeinden überlassen, Zonenarten zu definieren und etwa eine Wohnzone für Fahrende auszuscheiden.

Nun setze man auf provisorische Durchgangsplätze, sagt Alex Biber, Fachspezialist Siedlungsplanung des Kantons St. Gallen. «Wir hoffen weiterhin, dass wir den Platz in Thal als Halteplatz für Fahrende einrichten können», sagt Biber. Noch immer sei dieser im Richtplan als solcher vorgesehen. Interessant wäre auch der Platz im Breitfeld in St. Gallen. Doch diesen nutze die Armee. Weitere von der Armee angebotene Plätze in Wattwil oder im Rheintal kämen nicht in Frage, weil sie ausserhalb der Bauzonen lägen.

**Thurgau hätte das Mittel, nutzt es aber vorerst nicht**  
Auch in Appenzell Ausserrhoden sind kantonale Nutzungspläne nur etwa für Abbaugelände oder

Deponien möglich. Der Richtplan von Appenzell Innerrhoden äussert sich generell nicht zu den Fahrenden. Laut Jud von Espace Suisse kennt lediglich der Kanton Thurgau eine offen formulierte Nutzungszone. «Unseres Erachtens könnte der Thurgau vorgehen wie der Kanton Bern», sagt Jud. Voraussetzung sei, dass ein Platz für Fahrende vorgängig im kantonalen Richtplan eingetragen werde. «Tatsächlich könnten wir eine kantonale Nutzungszone als Zone für Fahrende ausscheiden. Wir haben jedoch nicht vor, dieses Instrument dafür einzusetzen», sagt die Thurgauer Regierungsrätin Carmen Haag. Im Thurgau gibt es vier Durchgangsplätze (Frauenfeld, Kreuzlingen, Märstetten und Weinfelden), wobei der Platz in Kreuzlingen auch im Winter als Standplatz zur Verfügung steht. Jedoch sind die Plätze planungsrechtlich nicht gesichert. Für die erforderliche Umzonung setzt der Thurgau auf Dialog: «Wir hoffen immer noch, dass wir die Umzonungen zusammen mit den Gemeinden vornehmen können», sagt Haag.

Venanz Nobel, Vizepräsident der jenischen Organisation Schäft Qwant, begrüsst den Leitfaden. Als Fortschritt bezeichnet er, dass gewisse Kantone Zonen für Fahrende bereits im kantonalen Richtplan vorsehen. Gleichzeitig betont er, wie wichtig es sei, dass die Behörden Quartierbewohner und Fahrende bei der Platzsuche miteinbezögen. «So kann die sesshafte Bevölkerung auch Vorurteile gegenüber uns abbauen», sagt Nobel.