



Kantonsrat

Protokoll der 2. Sitzung der vorberatenden Kommission

## **Kantonsratsbeschluss über die Finanzierung von Durchgangsplätzen für Fahrende (35.09.02)**

**Ort:** Baudepartement des Kantons St.Gallen, Lämmli Brunnenstrasse 54, 9001 St.Gallen, Zimmer 007

**Zeit:** Donnerstag, 27. August 2009, 8.15 bis 11.15 Uhr

**Anwesend:** *Mitglieder der vorberatenden Kommission:*

Keller-Inhelder Barbara, Jona, Präsidentin  
Hartmann Roland, Jona, Mitglied  
Hegelbach Marcel, Jonschwil, Mitglied  
Huser Herbert, Altstätten, Mitglied  
Rüegg Christian, Rütterswil, Mitglied  
Gubser Bruno, Necker, Mitglied  
Dobler Ernst, Oberuzwil, Mitglied  
Trunz Karpeter, Oberuzwil, Mitglied  
Zoller Erich, Sargans, Mitglied  
Locher Walter, St.Gallen, Mitglied  
Lusti Bruno, Niederuzwil, Mitglied  
Bachmann Bernadette, St.Gallen, Mitglied  
Colombo Daniela, Rapperswil-Jona, Mitglied

*Staatsverwaltung und Sachverständige:*

Haag Willi, Regierungsrat, Baudepartement  
Gämperle Christof, Generalsekretär, Baudepartement  
Strauss Ueli, Leiter Amt für Raumentwicklung und Geoinformation, Baudepartement  
Keller Alex, Stabsmitarbeiter, Baudepartement  
Perrez Nicolas, Abteilung Siedlungsplanung, Baudepartement  
Hohns Ferdinand, Projektleiter Hochbauamt, Baudepartement  
Lippuner Roland, Juristischer Mitarbeiter, Baudepartement, Protokoll

**Traktanden:**

1. Begrüssung, Mitteilungen
2. Wesentlichste Bereiche der Vorlage
3. Bereinigung offener Bereiche
4. Schlussabstimmung
5. Varia

**Unterlagen:** Kantonsratsbeschluss über die Finanzierung von Durchgangsplätzen für Fahrende (35.09.02), Botschaft und Entwurf der Regierung vom 17. März 2009 (Beratungsunterlage)  
Protokoll der voKo-Sitzung vom 15. Mai 2009

Präsentationsfolien zu Traktandum 2 der voKo-Sitzung vom 15. Mai 2009  
(Einführungsreferate von Regierungsrat Willi Haag und Ueli Strauss)  
Referat von Robert Huber vom 15. Mai 2009 (Traktandum 3)  
Eigenmann Thomas/Eugster Rolf, Fahrende und Raumplanung, Gutachten  
von Eigenmann Rey Rietmann BSP/FSU, St.Gallen, im Auftrag der Stiftung  
"Zukunft für Schweizer Fahrende", St.Gallen, 30. Mai 2001  
Eigenmann Thomas/Eugster Rolf, Fahrende und Raumplanung, Kurzfassung  
Gutachten, 30. Mai 2001  
Eigenmann Thomas/Eugster Rolf/Gaudenz Jon, Fahrende und Raumpla-  
nung, Standbericht 2005, im Auftrag der Stiftung "Zukunft für Schweizer Fah-  
rende", St.Gallen, März 2006  
Baudepartement, Konzept für Durchgangsplätze für Fahrende im Kanton  
St.Gallen, Mai 2006  
Richtplan SG, Koordinationsblatt IV 33, Durchgangs- und Standplätze für  
Fahrende, September 2008  
Kopie Schreiben von Christof Gämperle an Gemeindepräsident Beat Tinner  
vom 4. Mai 2009: Kostenregelung für Stand- und Durchgangsplätze für Fah-  
rende  
AREG, Aktualisierte Übersicht zum Bedarf an Durchgangsplätzen, 25. Mai  
2009

**Beilagen:**

- Präsentationsfolien zu Traktandum 2 der voKo-Sitzung vom 27. August 2009 (Referat von Regierungsrat Willi Haag)

**Geht an:**

- Mitglieder der vorberatenden Kommission (Postadresse)
- Staatskanzlei (2)
- Fraktionspräsidentinnen und Fraktionspräsidenten
- Baudepartement

## 1. Begrüssung, Mitteilungen

**Barbara Keller-Inhelder, Präsidentin** der vorberatenden Kommission, begrüsst zur zweiten Sitzung die Mitglieder der vorberatenden Kommission und folgende Personen:

- Haag Willi, Regierungsrat, Baudepartement
- Gämperle Christof, Generalsekretär, Baudepartement
- Strauss Ueli, Leiter Amt für Raumentwicklung und Geoinformation, Baudepartement
- Keller Alex, Stabsmitarbeiter, Baudepartement
- Perrez Nicolas, Abteilung Siedlungsplanung, Baudepartement
- Hohns Ferdinand, Projektleiter Hochbauamt, Baudepartement
- Lippuner Roland, Juristischer Mitarbeiter, Baudepartement, Protokoll

**Die Präsidentin** teilt mit, dass sie eine Ersatzwahl in die vorberatende Kommission vorgenommen habe. Ernst Dobler, Oberuzwil, ersetze Seline Heim-Keller, Gossau. Die vorberatende Kommission sei vollständig anwesend und damit beratungsfähig. Die Präsenzliste zirkuliere zur Unterschrift.

**Die Präsidentin** weist darauf hin, dass das Kommissionsprotokoll nach Art. 67 des Geschäftsreglements des Kantonsrates (sGS 131.11; abgekürzt KRR) bis nach Abschluss der Beratungen des Kantonsrates vertraulich sei. Die Vertraulichkeit gelte auch für den Inhalt der Kommissionssitzung. Die Urheber der einzelnen Äusserungen dürften Dritten nicht bekannt gegeben werden.

**Die Präsidentin** spricht der abwesenden Christin Kaiser ihren herzlichen Dank für das ausführliche und präzise Protokoll der ersten Sitzung aus. Sie bitte auch den heutigen Protokollführer um eine möglichst genaue, wortgetreue Protokollierung.

**Walter Locher** bringt eine Bemerkung zum Protokoll der ersten Sitzung an. Beratungsgegenstand sei ein Entscheid über ein Gesamtkonzept und nicht eine Bauvorlage für einzelne Plätze. Dem Protokoll der letzten Sitzung habe er den während seiner Abwesenheit erhobenen Vorwurf entnehmen müssen, er verfolge handfeste persönliche Interessen, die er nicht offengelegt habe. Dies sei ein schwerwiegender Vorwurf, zu dem er gern Stellung nehmen möchte, nachdem er an der Sitzung wegen seiner Abwesenheit keine Gelegenheit dazu gehabt habe. Bei der Vorlage gehe es wie erwähnt um einen Rahmenkredit und nicht um einen bestimmten Durchgangsplatz. Beratungsgegenstand sei ein Gesamtkonzept und damit speziell nicht der Durchgangsplatz Winkeln, auch wenn dieser in der Vorlage thematisiert sei. Damit sei der Vorwurf der Verfolgung handfester persönlicher Interessen gegen ihn bereits vor diesem Hintergrund verfehlt. Seine Haltung zum Durchgangsplatz in Winkeln sei der Öffentlichkeit aufgrund seiner öffentlichen Auftritte hinlänglich bekannt, ebenso sein Wohnsitz in Winkeln. Bekannt sei auch seine Position als Präsident des Verwaltungsrates der DGS Druckguss Systeme AG. Sein Wohnort Winkeln und seine Stellung bei der DGS würden sich im Übrigen aus dem Ratsinformationssystem ergeben. Diese seien dort ordnungsgemäss deklariert. In diesem Zusammenhang von ihm eine Offenlegung seiner Interessen zu verlangen, sei damit verfehlt, weil nur offenzulegen sei, was nicht bereits öffentlich sei. Nur diesen Zweck habe aber die Klausel über die Interessenbindung im Kantonsratsreglement. Er vertrete beim Verfahren in Winkeln keine Partei, auch nicht die DGS. Er habe sich aber persönlich und als Bewohner von Winkeln zum Durchgangsplatz Winkeln gegenüber dem Baudepartement kritisch geäussert. Er habe gemeint, dies sei sein Recht. In sachlicher Hinsicht treffe es nicht zu, dass sich im Richtplanverfahren niemand aus Winkeln geäussert habe. Sowohl der Quartierverein als auch die Industrievereinigung Winkeln sowie die unmittelbaren Anstösser (Rettungsflugwacht, Industriebetriebe usw., nicht aber die DGS) hätten sich innert Frist vernehmen lassen und sich gegen den Platz gewendet. Wie gesagt gehe es bei der Vorlage nicht um den Platz in Winkeln. Diese Richtigstellung sei ihm aber wichtig gewesen.

**Die Präsidentin** hält fest, dass auch die heutige Sitzung für die Verfassung des Protokolls wieder elektronisch aufgezeichnet werde. Die Aufzeichnung werde nach Vorliegen des Protokolls wieder gelöscht.

## 2. Wesentlichste Bereiche der Vorlage

**Die Präsidentin** erteilt Regierungsrat Willi Haag das Wort, um nochmals auf die wichtigsten Punkte der Vorlage einzugehen.

**Regierungsrat Willi Haag** begrüsst die Anwesenden. Das Baudepartement habe den Kommissionsmitgliedern nach der letzten Sitzung neben dem Protokoll neun umfangreiche Beilagen zugestellt. Sie hätten versucht, die an der letzten Sitzung gemachten Bemerkungen und offenen Fragen nach bestem Wissen und Gewissen zu beantworten. Er möchte nochmals auf die wesentlichsten zu diskutierenden Punkte zurückkommen.

*Wieso kümmert sich der Kanton um die Durchgangsplätze?*

(Folie: Mangel an Durchgangsplätzen ist dringendes Problem!)

Im Kanton St.Gallen gebe es kaum Haltemöglichkeiten für Fahrende, obwohl sie eine akzeptierte Minderheit seien. Fahrende seien oft zu illegalem Halten gezwungen. Konflikte mit Sesshaften seien damit unausweichlich. Diese Probleme würden den Kanton und die Gemeinden seit Jahrzehnten beschäftigen. Das Projekt "Kinder der Landstrasse" stelle keine gute Phase der Schweizer Geschichte dar. Niemand sei heute eigentlich gegen die Fahrenden, aber niemand wolle auch direkt etwas mit ihnen zu tun haben.

(Folie: Gesetzlicher Auftrag ist klar)

Nach Art. 3 Abs. 3 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (SR 700; abgekürzt RPG) seien die Siedlungen nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten. Die Fahrenden seien als akzeptierte Minderheit ebenfalls Teil der Bevölkerung, auch wenn sie nicht gleich wie die Mehrheit leben würden. Es gebe auch einen Bundesgerichtsentscheid vom März 2003. Danach müssten die Behörden für die Fahrenden geeignete Standorte und Zonen schaffen. Das Problem sei, dass die Fahrenden im Gegensatz zu den Eigentümern und Mietern ihre Interessen bei der Zonenplanung nicht einbringen könnten und ihre Probleme nicht gelöst würden. Auch das Rahmenübereinkommen zum Schutz nationaler Minderheiten (SR 0.441.1) des Europarates schütze die Schweizer Fahrenden als nationale Minderheit. Nach dem Gleichstellungsartikel (Art. 8 Abs. 2 der Bundesverfassung [SR 101; abgekürzt BV]) dürften Fahrende auch in der Raumplanung nicht diskriminiert werden.

(Folie: Auch andere Kantone sind aktiv)

Mit dem im Auftrag des Bundes erstellten Gutachten sei ein Gesamtkonzept für die ganze Schweiz entwickelt worden. Der Bund halte die Kantone im Rahmen der Genehmigung der Richtpläne an, das Problem der Plätze für Fahrende rasch anzugehen. Der Kanton St.Gallen sei nicht allein aktiv. Das Problem, dass zwar niemand etwas gegen die Fahrenden habe, aber niemand sie in seiner Nähe wolle, hätten die anderen Kantone auch. Auf der Folie sei aufgeführt, was in den anderen Kantonen unternommen werde. Als einer der ersten Kantone habe Baselland einen Durchgangsplatz errichtet. Es könne jedoch darüber diskutiert werden, ob das Errichten eines eingezäunten Kiesplatzes das richtige Vorgehen sei. Dabei wisse jedermann, dass auf dem Kiesplatz die Fahrenden untergebracht seien. Eine echte Integration der Fahrenden könne man sich auch anders vorstellen. Mit einer ansprechenden Gestaltung der Plätze könne erreicht werden, dass die Umgebung gar nicht merke, dass sich Fahrende auf den Durchgangsplätzen aufhalten würden. Selbstverständlich sei diese Lösung teurer und könne deshalb diskutiert werden.

(Folie: Bsp. Kanton Aargau: Konzept Fahrende)

Der Kanton St.Gallen habe als erster Kanton beschlossen, anstelle der einzelfallweisen Behandlung des Problems der Plätze für Fahrende ein Konzept zu entwickeln. Das Konzept des Kantons Aargau für Durchgangsplätze und Standplätze basiere auf dem Konzept des Kantons St.Gallen. Der Grosse Rat des Kantons Aargau habe im September 2007 den Kredit für die Konzeptumsetzung genehmigt. Eine Projektstelle mit einem Beschäftigungsgrad von 50 Prozent Sorge für die sehr aufwändige Umsetzung des Konzepts. Konkrete Standorte müssten vom Grossen Rat im Richtplan genehmigt werden. Die einzelnen Plätze müssten gleich wie im Kanton St.Gallen im ordentlichen Verfahren zur Rechtskraft gebracht werden.

(Folie: Bsp. Kanton Aargau: Beschluss Grosser Rat vom 19.9.2007)

Die Folie gebe einen Überblick über das Vorgehen und die Kosten im Kanton Aargau. Im Kanton Aargau sei auch ein Kosten-Nutzen-Vergleich gemacht worden. Über die Kredithöhe und damit den Umfang der Massnahmen könne diskutiert werden. Die Frage sei, ob man die Fahrenden durch ansprechende Lösungen integrieren oder ob man die Aufgabe so billig wie möglich erfüllen wolle.

(Folie: Bsp. Kanton Aargau: Durchgangs- und Standplätze im Richtplan)

Im Kanton Aargau laufe zurzeit die Vernehmlassung zum Richtplan. Dabei sei die Sicherstellung von zwei Standplätzen (ein bestehender, ein neuer), sechs Durchgangsplätzen (drei bestehende, zwei neue, ein Ersatzstandort) und einem Winter-Durchgangsplatz (bestehend) vorgesehen. Das Problem der Standplätze sei im Kanton St.Gallen gelöst. Betreffend die Zahl der Durchgangsplätze sei der Kanton Aargau mit dem Kanton St.Gallen vergleichbar. Der bestehende Durchgangsplatz in Kaiseraugst solle zudem als Transitplatz für ausländische Fahrende genutzt werden. Im Kanton St.Gallen sei im Konzept bewusst kein Transitplatz vorgesehen. Der Kanton St.Gallen wolle nicht vauseilend einen Transitplatz schaffen, ohne dass von aussen dazu Druck gemacht werde. Man wolle die grossen ausländischen Gruppen von Fahrenden nicht mit einem Transitplatz anziehen.

*Ist das Vorgehen richtig?*

(Folie: Konzept Durchgangsplätze Kanton SG)

Grundsätzlich seien die Gemeinden für die Schaffung von Durchgangsplätzen für Fahrende verantwortlich. Die Gemeinden würden sich mit dieser Aufgabe aber schwer tun. Mit dem Konzept würden die Gemeinden vom Kanton bei der Erfüllung einer Gemeindeaufgabe unterstützt, weil objektiv gesehen eine Gemeinde diese Aufgabe allein nur sehr schwer lösen könne. Deshalb sei durch eine breit abgestützte Arbeitsgruppe, in der die Gemeinden, die Regionen, die Fahrenden und der Kanton vertreten gewesen seien, ein Konzept erarbeitet worden. Auftraggeber dieser Arbeitsgruppe seien gemäss einem Regierungsbeschluss vom Januar 2004 die Vereinigung St.Galler Gemeindepräsidentinnen und Gemeindepräsidenten (VSGP) und das Baudepartement gewesen. Nach einer Vernehmlassung bei den Gemeinden sei das Konzept im Mai 2006 durch die Regierung verabschiedet worden. Im Konzept würden der gemeinsam festgestellte Bedarf an Durchgangsplätzen, die regionale Verteilung, die Standortanforderungen und die Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden definiert. Betreffend Aufgabenteilung sei vorgesehen, dass der Kanton die Durchgangsplätze erstelle und die Baukosten trage. Danach seien die Plätze durch die Standortgemeinde kostendeckend zu betreiben.

(Folie: Behördenverbindlicher Auftrag im kantonalen Richtplan 08)

Bei der Genehmigung der Richtplanüberarbeitungen von 2001 und 2004 habe der Bund den Handlungsbedarf zur Lösung des Problems gemahnt. Bei der Richtplanüberarbeitung 2008 sei im Koordinationsblatt IV 33 festgesetzt worden, dass der Kanton Durchgangsplätze in Gossau und Thal errichte und die Standortsuche in den übrigen Regionen weiterführe. Das durchge-

fürhte Vernehmlassungsverfahren habe ergeben, dass das Konzept als solches unbestritten sei. Lokale Kritik habe es aber zum Standort Gossau bzw. Winkeln gegeben.

(Folie: Standortsuche und Realisierung)

Das Amt für Raumentwicklung und Geoinformation (AREG) evaluiere die Standortmöglichkeiten zusammen mit den Regionalplanungen, den Gemeinden und den Fahrenden. Mögliche Standorte würden betreffend die Verkaufsbereitschaft der Grundeigentümer, die planungsrechtliche Situation und die Erschliessung vertieft abgeklärt. Hinsichtlich der planungsrechtlichen Grundlagen hätten die Fahrenden keine Privilegien. Durchgangsplätze könnten nur nach Durchführung eines entsprechenden Zonenplanverfahrens erstellt werden. Dass die Kosten für eingezonte Grundstücke entsprechend höher seien, müsse akzeptiert werden. Bei der Standortsuche werde in detaillierten Verhandlungen mit den betroffenen Regionen auch sehr grosse Rücksicht auf das Umfeld genommen. Bei einer Einigung mit der Gemeinde und den Grundeigentümern werde eine Detailprojektierung vorgenommen. Für jeden einzelnen Platz werde ein reguläres Planungs- und Baubewilligungsverfahren durchgeführt. Mit dem zur Diskussion stehenden Kantonsratsbeschluss würden nur das Konzept und der Rahmenkredit freigegeben.

(Folie: Projektorganisation)

**Regierungsrat Willi Haag** erläutert anhand der Folie die Projektorganisation. Alle Beteiligten würden eng zusammenarbeiten. Die Federführung obliege dem AREG. Im Weiteren seien seitens des Baudepartementes die Rechtsabteilung, der Landerwerb und das Hochbauamt (Bauprojektierung) beteiligt. Auch mit den zuständigen Bundesstellen, der Radgenossenschaft und der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende werde zusammengearbeitet. Zudem seien die Regionalplanungen, die Gemeinden, die Grundeigentümer sowie die Nachbarn und die Bevölkerung in die Standortsuche eingebunden.

*Wie viele Durchgangsplätze braucht es?*

(Folie: Bedarf an Durchgangsplätzen)

Grundlage seien die Gutachten von Eigenmann Rey Rietmann (ERR) aus den Jahren 2001 und 2005. Danach brauche es im Kanton St.Gallen insgesamt sechs Durchgangsplätze. Auch die kantonale Konzeptgruppe, in der die VSGP und die Regionalplanungen vertreten gewesen seien, sei zur Erkenntnis gelangt, dass die Zahl von sechs Durchgangsplätzen angemessen sei, um das Problem zu lösen. Eine weitere Erkenntnis der Konzeptgruppe sei gewesen, dass sich die Fahrenden primär in den Agglomerationen aufhalten würden, um ihrem Arbeitserwerb nachzugehen. Dort brauche es am dringendsten Durchgangsplätze. Im Toggenburg bestehe kein Bedarf für einen Durchgangsplatz. In anderen Ländern würden andere Lösungsansätze bestehen. Im "autoritären" Frankreich müsse jede Gemeinde mit mehr als 5'000 Einwohnern einen Durchgangsplatz anbieten.

(Folie: Vergleich Gutachten ERR und Konzept)

Die Folie zeige den Vergleich des Bedarfs an Durchgangsplätzen nach dem Standbericht von Eigenmann Rey Rietmann aus dem Jahr 2005 und nach dem Konzept des Kantons St.Gallen. Im Standbericht 2005 sei in der Region Toggenburg noch ein Durchgangsplatz festgelegt worden. Weil dafür gemäss den Abklärungen der kantonalen Arbeitsgruppe kein Bedarf bestehe, werde der Standort Toggenburg im Konzept nicht mehr aufgeführt. Weil im Kanton St.Gallen bisher kein Durchgangsplatz bestehe, sei der Bedarf für sechs Durchgangsplätze gegeben. Hingegen sei das Problem der Standplätze bereits gelöst.

(Folie: Bedarf an Durchgangsplätzen (Richtplan 08))

Der geografische Überblick auf der Folie zeige, in welchen Regionen Durchgangsplätze geplant seien. Die grünen Punkte würden die bestehenden Standplätze in Wil und Uznach dar-

stellen. Für diese Standplätze hätte eine Lösung gesucht werden müssen, weil die Kantonschule in Wil und der Werkhof in Schmerikon auf früheren Standplätzen der Fahrenden errichtet worden seien. Das Standplatzproblem sei deshalb schon gelöst. Jetzt gehe es noch darum, die Durchgangsplätze gemäss Richtplan zu schaffen.

#### *Wie funktioniert der Betrieb der Durchgangsplätze?*

(Folie: Vereinbarung Kanton mit Gemeinde)

Bei einer Einigung auf einen Standort für einen Durchgangsplatz werde zwischen dem Kanton und der Standortgemeinde ein Vertrag abgeschlossen. Die einzelnen Vereinbarungen für die verschiedenen Standplätze könnten Nuancen aufweisen. Die Grundsätze würden aber in allen Vereinbarungen die gleichen sein. Der Kanton kaufe das Land und erstelle die Infrastruktur. Die Standortgemeinde betreibe den Durchgangsplatz. Die Fahrenden würden betriebskostendeckende Mieten bezahlen und den Platz sauber halten. Der Kanton gleiche analog der Regelung bei den Standplätzen allfällige Folgekosten im Sozial- und Gesundheitswesen aus und übernehme Unterhaltskosten ab Fr. 2'000.--. Ausserdem sei der Kanton für die Versicherung der Bauten und Anlagen zuständig.

(Folie: Platzordnung: Belegung)

Die Durchgangsplätze würden in erster Linie für Fahrende mit Wohnsitz in der Schweiz reserviert sein. Die Durchgangsplätze könnten nicht den ganzen Sommer lang von der gleichen Gruppe genutzt werden. Die Aufenthaltsdauer werde auf höchstens einen Monat befristet. Die Fahrenden seien von Frühling bis Herbst unterwegs. Im Winter seien sie sesshaft. Die Durchgangsplätze würden Platz für rund zehn bis zwölf Wohnwagen oder Wohnmobile aufweisen. Bei grösseren Gruppen müssten die Wohnwagen etwas enger gestellt werden als bei kleineren. Die grossen Konvois ausländischer Fahrender seien auf den geplanten Durchgangsplätzen aufgrund des eingeschränkten Platzangebots gar nicht möglich.

(Folie: Platzordnung: Anmeldung und Miete)

Für die Benutzung der Durchgangsplätze werde eine telefonische Voranmeldung erforderlich sein. Bei der Ankunft würden die Fahrenden durch den Platzwart erfasst. Bei der Ankunft müsse je Wohnwagen ein Depot hinterlegt werden, das bei ordnungsgemäsem Verlassen des Platzes zurückerstattet werde. Die Nettomiete und die Nebenkosten würden je Tag und Wohnwagen abgerechnet. Die Warmwasserdusche werde mit Jetons betrieben. Vor der Abreise der Fahrenden werde abgerechnet. Die Detailorganisation sei Sache der Standortgemeinde und nicht des Kantons.

(Folie: Platzordnung: Benutzungsregeln)

Die Platzbenutzer würden durch eine Platzordnung zu Ordnung und Sauberkeit verpflichtet. Die Parkierung der Wohnwagen und der Zugfahrzeuge sei nur innerhalb des Durchgangsplatzes erlaubt. Hunde müssten beaufsichtigt werden. Diesbezüglich bestehe kein Unterschied zu einer Hausordnung bei einem Mehrfamilienhaus oder einem Campingplatz.

(Folie: Platzordnung: Bei Problemen)

Der Platzwart werde für die Einhaltung von Ruhe und Ordnung auf dem Durchgangsplatz sorgen. Die Radgenossenschaft werde im Konfliktfall vermitteln. Bei groben Vorfällen werde - gleich wie bei Konflikten in Mehrfamilienhäusern - die Kantonspolizei intervenieren. Ausserdem seien Sanktionsmöglichkeiten, beispielsweise ein Platzverbot, vorgesehen. Zurzeit könne die Polizei nur schwer eingreifen und Sanktionen treffen, weil die gleichen Fahrenden ein paar Tage später einfach auf dem nächsten illegalen Platz angetroffen würden. Bei einer geordneten Regelung wären Eingriffe und Sanktionen hingegen möglich.

*Durchgangsplätze nur für Schweizer Fahrende?*

(Folie: Plätze für Schweizer und Ausländer?)

Die Durchgangsplätze seien für die Bedürfnisse der Schweizer Jenischen geplant. Für ausländische Gruppen von Fahrenden seien die Durchgangsplätze oft zu klein. Die Plätze seien in erster Linie für Fahrende mit Wohnsitz in der Schweiz reserviert. Dieser Grundsatz solle durch die Standortgemeinden pragmatisch angewendet werden. Bei Leerstand eines Platzes sei auch eine Vermietung an Ausländergruppen möglich. Der Bau der Plätze erfolge für die Schweizer Fahrenden, wofür auch ein gesetzlicher Auftrag bestehe.

(Folie: Transitplätze als Lösungsansatz für ausländische Fahrende)

Transitplätze seien Halteplätze für grosse Konvois ausländischer Fahrender. Als Lösungsansatz komme die Erstellung je eines grossen Transitplatzes entlang der A1 und der A13 in Frage. Für die Schaffung solcher Transitplätze bestehe von aussen noch kein Druck. Deshalb schlage er vor, auf eine vorauseilende Planung von Transitplätzen mit entsprechenden Investitionen zu verzichten. Eine Planung solle erst bei genügend grossem Druck und nicht bereits präventiv angegangen werden. Dabei wäre eine Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen und dem Bund erforderlich.

*Geht es nicht günstiger?*

(Folie: Wieso keine Billiglösung?)

Über die Kosten könne diskutiert werden. Eine billigere Lösung wäre möglich. Die vorgeschlagene massive und teure Bauweise sei dafür kostengünstiger im Unterhalt. Ästhetische Baukörper mit Bepflanzung würden sich besser ins Umfeld einfügen als blosse Kiesplätze mit Blechcontainern. Ziel sei die Schaffung menschenwürdiger Aufenthaltsorte für Fahrende mit entsprechender Akzeptanz durch das Umfeld und nicht die Errichtung von Gettos.

(Folie: Weshalb Ihr Ja zum KRB wichtig ist)

Der Kanton St.Gallen habe einen klaren gesetzlichen Auftrag. Die heutige Situation sei sowohl für die Fahrenden als auch für die Gemeinden und den Kanton unhaltbar. Die Lösung des unangenehmen Problems der Plätze für Fahrende werde seit mehr als 30 Jahren hinausgeschoben. Das kantonale Konzept biete eine gute Grundlage zur Schaffung der notwendigen Durchgangsplätze. Damit werde das Minimum getan. Die kantonale Baukultur solle auch für die Infrastrukturen der Minderheiten gelten. Für ein problemloses Nebeneinander brauche es fünf bis sechs Durchgangsplätze für Fahrende im Kanton St.Gallen. Auch die Staatswirtschaftliche Kommission habe sich in den Jahren 2003, 2004, 2005, 2006 und 2009 intensiv mit dem Problem der Fahrenden befasst. Die Empfehlung der Staatswirtschaftlichen Kommission, das Problem endlich anzugehen, sei in ihrem Bericht jeweils aufgeführt worden. Damit sei der Kantonsrat jährlich informiert worden. Es sei der Auftrag des Kantonsparlamentes und damit der Kommissionsmitglieder, das Problem jetzt anzugehen. Das Baudepartement erfinde keine Aufgaben, sondern erfülle sie nur.

Abschliessend bittet er die Kommissionsmitglieder, sachlich zu überlegen und zu berücksichtigen, dass nur über ein Gesamtkonzept und den entsprechenden Rahmenkredit zu beschliessen sei, damit die Aufgabe in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und auf dringenden Wunsch der Gemeinden in Angriff genommen werden könne.

**Die Präsidentin** dankt Regierungsrat Willi Haag für die Einführung und Auffrischung zum Thema sowie die zugestellten ausführlichen Unterlagen, zu deren Studium die Kommissionsmitglieder genügend Zeit gehabt hätten. Die an der letzten Kommissionssitzung geführte ausführliche Spezialdiskussion solle nicht nochmals wiederholt werden. Unter Traktandum 3 "Bereinigung offener Bereiche" bestehe jedoch Gelegenheit, offene Fragen zu klären und die verschiedenen Standpunkte festzuhalten.

### 3. Bereinigung offener Bereiche

**Christian Rüegg** erklärt, er habe zwar ein gewisses Verständnis für die Vorlage. Er empfinde es aber als eine fragwürdige Politik, wenn die Vorlage nur mit dem Hinweis, das Bundesgericht habe so entschieden, gerechtfertigt werde. Er bitte das Baudepartement, überall, insbesondere auch beim Bauen ausserhalb Bauzonen, so grosszügig zu sein. Regierungsrat Willi Haag habe darauf hingewiesen, dass den Fahrenden kein Sondervorteil zukommen solle. Er habe jedoch das Gefühl, dass die Minderheiten gefördert würden. Er frage sich, ob er eine Minderheit sein müsse, damit er gefördert werde. 95 Prozent der angestammten Bevölkerung müssten sich den heutigen Gegebenheiten anpassen und der heutigen Zeit fügen. Dass die Fahrenden im Toggenburg nach eigener Aussage keinen Durchgangsplatz benötigen würden, zeige, dass die Minderheiten auch noch heikel seien. Auch dürften die Plätze nicht weiter als zehn Kilometer vom nächsten grösseren Ort entfernt sein. Die Fahrenden wollten nicht überall wohnen und würden sich den heutigen Strukturen nicht anpassen. Bei allem Verständnis für die Minderheiten sei dieses Verhalten für ihn fragwürdig. Er stelle fest, dass die Minderheiten gewisse Sondervorteile hätten. Von 95 Prozent der Bevölkerung werde verlangt, dass sie sich anpassen würden. Auch die Minderheiten sollten sich anpassen.

**Karlpeter Trunz** hat eine Frage zum Vorgehen. An der letzten Kommissionssitzung sei die Spezialdiskussion geführt worden, der eigentliche Kantonsratsbeschluss sei aber noch nicht diskutiert worden. Er wolle wissen, unter welchem Traktandum die Diskussion des Kantonsratsbeschlusses geführt werde.

**Die Präsidentin** antwortet, dass jetzt unter Traktandum 3 Fragen gestellt und die verschiedenen Standpunkte festgehalten werden könnten. Die Fragen müssten vor der Schlussabstimmung unter Traktandum 4 geklärt werden.

**Karlpeter Trunz** nimmt im Namen der CPV-Fraktion Stellung. Die CVP wolle das Problem der Plätze für Fahrende grundsätzlich angehen und auch lösen. Sie seien der Meinung, dass nicht wissenschaftlich erwiesen sei, ob die Zahl von fünf oder sechs Plätzen richtig sei. Die CVP stelle den Antrag, mit dem Rahmenkredit vier Durchgangsplätze und zusätzlich mindestens einen Transitplatz zu erstellen. Die Notwendigkeit eines Transitplatzes solle mindestens abgeklärt werden. Wenn das Problem des Transitplatzes nicht jetzt angegangen werde, werde es in zwei bis drei Jahren - gleich wie heute die Durchgangsplätze - dringend werden. Bei den baulichen Ansprüchen der Vorlage solle nicht gespart werden. Sie seien jedoch überzeugt, dass die Landkosten tiefer gehalten werden könnten. Das Beispiel des Durchgangsplatzes im Kanton Aargau mit Gesamtkosten von Fr. 600'000.-- zeige, dass Plätze auch mit tieferen Landkosten erstellt werden könnten. Auch der Platz in Bonaduz liege sehr nahe an der Strasse. Die Ansprüche müssten diesbezüglich gesenkt werden. Deshalb würden sie den Antrag stellen, Ziff. 1 des Kantonsratsbeschlusses folgendermassen anzupassen:

Für die Erstellung von höchstens vier Durchgangsplätzen sowie einem Transitplatz für Fahrende wird nach Abzug der über die Voranschläge 2007, 2008 und 2009 bewilligten Kredite von Fr. 2'850'000.-- ein Kredit von Fr. 4'000'000.-- gewährt.

Die Kürzung des Kredits um Fr. 1'890'000.-- entspreche einem guten Durchgangsplatz. Sie hätten dabei mit Kosten von rund 1,2 Mio. Franken je Durchgangsplatz und rund 2 Mio. Franken für den Transitplatz gerechnet, was Gesamtkosten von 6,8 Mio. Franken ergebe. Nach Abzug der bereits bewilligten Kredite von 2,8 Mio. Franken verbleibe somit ein zu sprechender Kredit von 4 Mio. Franken. Die CVP sei der Ansicht, damit eine pragmatische Lösung vorzuschlagen, und hoffe, dass eine Mehrheit des Kantonsrates diesen Vorschlag unterstützen werde. Dies würde dem Baudepartement die Möglichkeit geben, aktiv zu werden und die Plätze zu suchen. Es sei der CVP ein Anliegen, die Durchgangsplätze zu bauen und auch das Problem des Transitplatzes nicht vor sich hin zu schieben. Ob der Transitplatz dann tatsächlich errichtet

werde, liege im Ermessen des Baudepartementes. Ein zweiter Problembereich, den die CVP sehe, sei der Betrieb der Plätze. Dazu werde sich Erich Zoller noch äussern.

**Herbert Huser** hält fest, man habe gehört, dass stark zwischen Schweizer und ausländischen Fahrenden differenziert werde. Es stelle sich die Frage, wie erreicht werden könne, dass die Plätze nicht durch ausländische Fahrende besetzt werden könnten. Er habe knapp acht Jahre lang neben einem Platz gewohnt, der oft von Fahrenden benutzt worden sei. Zu 80 bis 90 Prozent seien diese Gruppen ausländische Fahrende gewesen. Diese Gruppen seien nie grösser als 10 bis 12 Wohnwagen gewesen. In der Regel hätten sie aus vier bis sechs Wohnwagen bestanden. Diese Grösse von Gruppen sei dafür prädestiniert, die eigentlich für Schweizer Fahrende gedachten Plätze zu besetzen. Dies hätte dann zur Folge, dass die Probleme der Schweizer Fahrenden noch immer nicht gelöst wären. Er frage die Vertreter des Baudepartementes, wie dieses Problem gelöst werden solle.

**Regierungsrat Willi Haag** erklärt, wenn ein Platz frei sei, solle er auch von ausländischen Fahrenden genutzt werden können, damit sich diese nicht irgendwo illegal aufhalten müssten. Deshalb sei es zwingend notwendig, Durchgangsplätze in genügender Zahl zu erstellen. Dann könne eingegriffen werden und würden Ausweichvarianten bestehen. Dies sei ein zentraler Punkt des Konzepts.

**Ueli Strauss** ergänzt, die Durchgangsplätze würden mit einem abschliessbaren Eingangstor versehen. Die Fahrenden müssten sich beim von der Gemeinde ernannten Platzwart telefonisch anmelden. Dieser entscheide, welche Fahrenden auf den Platz gelassen würden.

**Bruno Lusti** erkundigt sich, ob dieses Problem mit der Zustimmung zum Antrag der CVP, auch einen Transitplatz für die ausländischen Fahrenden zu erstellen, gelöst wäre.

**Regierungsrat Willi Haag** verneint dies. Gegenstand des Antrags der CVP sei ein Transitplatz für ausländische Fahrende. Dieser sei für grosse Konvois ausgelegt. Eine grössere Gruppe habe auf den kleineren Durchgangsplätzen keinen Platz. Kleinere Gruppen könnten aber auch den grösseren Transitplatz benutzen. Man könne nicht sagen, dass neben den vier Durchgangsplätzen nur ein Transitplatz im Kanton St.Gallen für ausländische Fahrende zur Verfügung stehe.

**Christof Gämperle** führt aus, es entscheide die Standortgemeinde als Betreiberin, wer den Platz benutze. Der Kanton werde darauf keinen Einfluss nehmen. In der Betriebsvereinbarung sei nicht enthalten, dass die Standortgemeinde den Platz für ausländische Fahrende öffnen müsse. Falls die Standortgemeinde entscheide, dass der Platz für ausländische Fahrende nicht offen stehe, könnten diese den Platz nicht benützen. Eine andere Frage sei, ob damit das Problem gelöst werde. Das Eingangstor zum Platz werde massiv sein und könne nicht einfach so geöffnet werden.

**Herbert Huser** wendet ein, aus diesen Gründen sei es Augenwischerei, dass die Durchgangsplätze als Plätze für Schweizer Fahrende deklariert würden. Der Kanton habe es letztlich somit mit seinem Konzept gar nicht in der Hand zu entscheiden, wer den Platz benutze. Dieser Entscheidung obliege einzig dem Platzwart.

**Christof Gämperle** entgegnet, Thematik der Vorlage sei ja gerade, dass der Kanton eine Aufgabe wahrnehme, welche die Gemeinden sowieso zu lösen hätten. Der Kanton springe in die Bresche, weil ansonsten - wie auch die Staatwirtschaftliche Kommission mehrfach bestätigt habe - auf absehbare Zeit nichts passieren würde. Deshalb sei die Überlegung, dass der Kanton das Konzept machen müsse. Dies geschehe nicht, weil der Kanton Freude an dieser Aufgabe habe. Ausserdem habe der Kanton eine Verpflichtung, für die Fahrenden raumplanerisch tätig zu werden. Seit 15 Jahren geschehe auch in dieser Hinsicht nichts. Immer wieder stehe man am Punkt, dass zwar alle dafür seien, letztendlich aber doch niemand bereit sei, etwas zu unternehmen.

**Regierungsrat Willi Haag** ergänzt, mit dem Rahmenkredit durch den Kanton würden die Gemeinden bezüglich Kosten für die notwendige Infrastruktur entlastet, damit die Gemeinden nebst den anderen Problemen nicht auch noch die Kosten tragen müssten. Die Benutzung der Plätze würde sich einspielen. Gebaut würden sie für die Schweizer Fahrenden. Das Problem werde jedoch nicht gelöst, wenn der Platz erstellt, bezahlt und frei sei und die ausländischen Fahrenden zum Ärger der Bevölkerung trotzdem irgendwo illegal halten müssten. Der operative Betrieb der Plätze sei nicht Aufgabe des Kantons, sondern der Standortgemeinde. Mit dem in enger Zusammenarbeit mit den Gemeindepräsidenten entwickelten Konzept würden die Gemeinden unterstützt, so dass sie die Plätze betreiben könnten.

**Christof Gämperle** hält fest, die Standortgemeinde könne sogar entscheiden, dass auch ein Schweizer Fahrender, der sich nicht an die Benutzungsregeln halte, den Platz nicht mehr benutzen dürfe. Grundvoraussetzung sei, dass sich die Fahrenden an die Betriebsordnung halten würden. Bei Nichtbeachtung bestehe auch kein Anspruch mehr, den Platz zu benutzen. Dies sollte in erster Linie vom Verhalten der Fahrenden und nicht davon abhängig gemacht werden, ob es sich um Schweizer oder ausländische Fahrende handle.

**Herbert Huser** erwidert, diesfalls sollte nicht immer von Schweizer Fahrenden gesprochen werden. Das Konzept gelte damit für alle Fahrende. Eine Differenzierung gebe es nicht, weil diese nicht in der Kompetenz des Kantons liege.

**Walter Locher** bringt vor, das Problem liege in der Vermengung der Probleme. Er sei der Auffassung, dass das Problem der Schweizer Fahrenden gelöst werden müsse. Die dunkle Geschichte der Schweiz mit dem Projekt "Kinder der Landstrasse" sei bereits erwähnt worden. Das Problem der Schweizer Fahrenden werde jedoch dauernd mit dem Problem der ausländischen Fahrenden vermischt. In der Vorlage werde der Staatsvertrag zum Schutz nationaler Minderheiten referenziert, in dem das Schweizer Parlament ausdrücklich den Vorbehalt gemacht habe, dass der Staatsvertrag nur für Minderheiten mit schweizerischer Staatsangehörigkeit gelte. Im Weiteren werde auf den Bundesgerichtsentscheid verwiesen, wonach raumplanerisch eine Lösung für Schweizer Fahrende zu suchen sei. Er sei der Meinung, in der Vorlage gehe es jetzt nur um das und um nichts anderes. Auch das Gutachten ERR von 2001 spreche immer nur davon, dass für die Schweizer Fahrenden eine Lösung zu treffen sei. Erst der Standbericht 2005 enthalte ein zusätzliches Kapitel über die ausländischen Fahrenden. Er habe es geschätzt, dass der Generalsekretär des Baudepartementes im Brief an den Gemeindepräsidenten Beat Tinner festgehalten habe, dass die Durchgangsplätze in erster Linie für Fahrende mit Wohnsitz in der Schweiz reserviert seien. Er sei klar dagegen, dass jetzt auch eine Lösung für ausländische Fahrende gesucht werde. Es sollte ein Problem nach dem anderen gelöst werden. Zuerst sei eine Lösung für die Schweizer Fahrenden zu finden. Falls nicht sichergestellt sei, dass die Durchgangsplätze nur Schweizer Fahrenden zur Verfügung stehen würden, sei er gegen die Vorlage. Er beantrage eine Rückweisung der Vorlage an das Baudepartement zwecks Sicherstellung dieser Einschränkung. Dies entspreche auch dem Willen des Eidgenössischen Parlamentes. Ob in einer zweiten Phase Plätze für ausländische Fahrende errichtet oder die bestehenden Durchgangsplätze auch für ausländische Fahrende geöffnet würden, sei erst in einem nächsten Schritt zu entscheiden. Gemäss Vorlage werde über einen Rahmenkredit beschlossen. Mit dem Kredit kaufe der Kanton die für Durchgangsplätze vorgesehenen Grundstücke. Damit habe der Kanton sehr wohl das Recht zu sagen, was auf diesen Plätzen geschehen solle. Zuerst solle das Problem der Schweizer Fahrenden gelöst werden. Dieses Problem solle nicht mit jenem der ausländischen Fahrenden vermengt werden. Es sei eine Frage der Redlichkeit, zuerst das eine und nicht das andere Problem zu lösen. Er habe gehofft, dass diese Unterscheidung nach dem Studium der Unterlagen vorgenommen werde. Er habe aber auch für die diesbezügliche Unsicherheit Verständnis. Die Platzordnung im Konzept 2006 stelle die Beschränkung auf Schweizer Fahrende nicht sicher. Es wäre falsch zu sagen, dass auch ausländische Fahrende bei Leerstand die Durchgangsplätze benutzen könnten. Über die Zahl der Plätze könne diskutiert werden. Es müsse aber klar sein, dass diese nur für Schweizer Fahrende offenstehen würden. Transitplätze seien für grosse Gruppen von Fahrenden. Die kleineren Durchgangsplätze könnten aber auch kleinere Gruppen ausländischer Fahrender benutzen. An der letzten Sitzung sei - teilweise von den Fahrenden selbst - klar

gesagt worden, dass Probleme entstehen würden, wenn die gleichen Plätze gleichzeitig von Schweizer und ausländischen Fahrenden benützt würden. Damit würde schlussendlich riskiert werden, dass die Schweizer Fahrenden jene Plätze, die auch von ausländischen Fahrenden angefahren würden, nicht mehr nutzen würden. Dies stelle keine Lösung des primär zu lösenden Problems der Schweizer Fahrenden dar. Deshalb sei er nochmals klar der Meinung, dass zuerst über dieses Problem entschieden werden müsse. Deshalb müsse die Vorlage zur Abklärung der Zulässigkeit der Einschränkung auf Schweizer Fahrende zurückgewiesen werden. Er sei bereit, der Vorlage zuzustimmen, wenn die Benutzung der Durchgangsplätze auf Schweizer Fahrende beschränkt und dies auch sichergestellt werde. Dies habe nichts mit einer Diskriminierung der ausländischen Fahrenden zu tun, sondern es würden ein klarer Beschluss des Eidgenössischen Parlamentes und ein klarer Bundesgerichtsentscheid vorliegen.

**Regierungsrat Willi Haag** antwortet, der Antrag von Walter Locher betreffend Beschränkung auf Schweizer Fahrende könne in Ziff. 1 des Kantonsratsbeschlusses aufgenommen werden. Falls der Kantonsrat die gemäss diesem Antrag geänderte Ziff. 1 beschliesse, gelte die Beschränkung auf Schweizer Fahrende für alle Durchgangsplätze und diese sei von den Standortgemeinden zu beachten. Wenn die Mehrheit dies so wolle, sei das Baudepartement dafür offen. Das Baudepartement wolle das Problem lösen und nicht eine Vorlage durchdrücken.

**Walter Locher** entgegnet, er habe bereits einen entsprechenden Antrag betreffend Beschränkung auf Schweizer Fahrende gestellt. Dies könne in Ziff. 1 des Kantonsratsbeschlusses präzisiert werden. Falls dazu noch weitere Abklärungen und Ausführungen notwendig wären, müssten diese im Rahmen einer Nachbearbeitung vorgenommen werden.

**Christof Gämperle** weist darauf hin, falls der Kantonsrat einen entsprechenden Beschluss fasse, hätte das Baudepartement diesen umzusetzen. In der Fassung der Regierung würde Ziff. 1 des Kantonsratsbeschlusses dann wie folgt lauten:

Für die Erstellung von sechs Durchgangsplätzen für Schweizer Fahrende wird nach Abzug der über die Voranschläge 2007, 2008 und 2009 bewilligten Kredite von Fr. 2'850'000.-- ein Kredit von Fr. 5'890'000.-- gewährt.

Oder in der Fassung gemäss Antrag der CVP würde es heissen:

Für die Erstellung von höchstens vier Durchgangsplätzen für Schweizer Fahrende und einem Transitplatz wird nach Abzug der über die Voranschläge 2007, 2008 und 2009 bewilligten Kredite von Fr. 2'850'000.-- ein Kredit von Fr. 4'000'000.-- gewährt.

Im Vertrag mit den Standortgemeinden und in der Betriebsordnung müsste dann entsprechend festgehalten werden, dass die Standortgemeinden ausländischen Fahrenden die Benützung der Durchgangsplätze nicht erlauben dürften.

**Regierungsrat Willi Haag** bestätigt, dass über diese beiden Anträge offen diskutiert und danach abgestimmt werden könne.

**Christof Gämperle** hält fest, es treffe zu, dass in der Erklärung der Schweiz zum Rahmenübereinkommen zum Schutz nationaler Minderheiten der Vorbehalt angebracht worden sei, dass die Minderheiten die schweizerische Staatsangehörigkeit besitzen müssten. Auch im Urteil des Bundesgerichtes werde ausgeführt, dass die Nutzungsplanung Zonen und geeignete Plätze vorsehen müsse, die für den Aufenthalt von Schweizer Fahrenden geeignet seien und deren traditioneller Lebensweise entsprechen würden. Ob man diese Einschränkung machen wolle oder nicht, sei eine praktische Überlegung.

**Die Präsidentin** macht darauf aufmerksam, dass gemäss Protokoll der ersten Kommissions-sitzung mehrmals festgehalten worden sei, dass eine Sicherstellung der ausschliesslichen Benützung der Plätze durch Schweizer Fahrende nicht möglich sei. Das Anbringen eines entsprechenden Schildes würde eine Diskriminierung der ausländischen Fahrenden darstellen.

Deshalb sei sie skeptisch, dass dies nun plötzlich durch die Aufnahme des Wortes "Schweizer" in Ziff. 1 des Kantonsratsbeschlusses so einfach sichergestellt werden können solle.

**Christof Gämperle** gibt zur Antwort, ob die Einschränkung auf Schweizer Fahrende rechtlich zulässig und damit durchsetzbar sei, sei eine andere Frage. Aber wenn der Kantonsrat einen entsprechenden Beschluss fasse, müsse das Baudepartement diesen Willen des Kantonsrates entsprechend umsetzen. Was bei einer Anfechtung durch einen ausländischen Fahrenden entschieden werde, könne nicht beantwortet werden. Dieses Risiko müsse gleich wie bei anderen Kantonsratsbeschlüssen eingegangen werden.

**Walter Locher** wirft ein, deshalb würde er es gern sehen, dass das Baudepartement diese Fragen vor einem entsprechenden Beschluss des Kantonsrates klären und erläutern würde. Es mache keinen Sinn, mit dem Beschluss des Kantonsrates eine Klage zu riskieren.

**Bernadette Bachmann** erklärt, für sie sei es entscheidend zu wissen, ob ein solcher Beschluss rechtlich durchsetzbar wäre. Der Kantonsrat könne nicht einen Beschluss fassen, der rechtlich nicht durchgesetzt werden könne. Mit Blick auf das Diskriminierungsverbot wisse sie nicht, ob diese klare Formulierung, dass die Plätze nur für Schweizer Fahrende zur Verfügung stehen würden, zulässig sei. Ausserdem möchte sie an das an der ersten Kommissionssitzung von den Fahrenden gemachte Votum erinnern, dass die Schweizer Fahrenden schon dafür besorgt wären, dass die Plätze von ihnen belegt würden. Im Weiteren befürworte sie, dass auch das Problem der Transitplätze mit Blick auf die Illegalität angepackt werde. Mit einem Transitplatz wäre auch der Aufenthalt ausländischer Gruppen geregelt.

**Regierungsrat Willi Haag** führt aus, das Baudepartement sei aus pragmatischen und praktischen Gründen der Ansicht gewesen, dass eine Unterscheidung zwischen Schweizer und ausländischen Fahrenden schwierig sei. Walter Locher habe betont, dass diese Unterscheidung nichts mit einer Diskriminierung zu tun habe. Diesbezüglich könne man unterschiedlicher Ansicht sein. Auch im Ausländer- und Asylrecht habe der Kantonsrat Beschlüsse gefasst, ohne dass sicher gewesen sei, dass sich diese bezüglich Haft und Ausweisung vollständig durchsetzen liessen. Entscheidend sei jedoch, dass der Kantonsrat das Konzept und den Rahmenkredit beschliesse, welche die Gemeinden vollziehen müssten. Der entsprechende Beschluss des Kantonsrates werde jedenfalls vom Baudepartement umgesetzt. Eine Rückweisung der Vorlage zur weiteren Abklärung sei nicht notwendig. Eine Durchsetzung des Beschlusses des Kantonsrates sei aufgrund der Voranmeldung und der Eingangskontrolle beim geschlossenen Eingangstor möglich. Die rechtliche Zulässigkeit der Einschränkung könnte auch nach dreimaliger Rückweisung nicht abschliessend geklärt werden.

**Ueli Strauss** ergänzt, das AREG befasse sich schon seit sieben Jahren mit diesem Thema. Zusammen mit Nicolas Perrez wende er rund 30 Prozent der Arbeitszeit für das Problem der Fahrenden auf. Auch mit der Frage der Zulässigkeit der Beschränkung auf Schweizer Fahrende hätten sie sich schon intensiv befasst und die zur Verfügung stehenden Quellen, einschliesslich der Eidgenössischen Rassismuskommission, konsultiert. Resultat der juristischen Abklärungen sei die Aufnahme der Formulierung in die Platzordnung Gossau gewesen, dass der Durchgangsplatz in erster Linie für Fahrende mit Wohnsitz in der Schweiz reserviert sei.

**Walter Locher** fügt an, er wolle die Durchgangsplätze nicht der Rechtsprechung aussetzen. Allerdings stehe die Eidgenössische Rassismuskommission institutionell unter dem Parlament. Wenn aber das Bundesgericht oder ein anderes Gericht feststellen würden, dass die Beschränkung auf Schweizer Fahrende diskriminierend sei, wolle er, dass die Durchgangsplätze geschlossen würden. Eine entsprechende Regelung in den Kaufverträgen der Grundstücke für die Durchgangsplätze sei möglich. Deshalb sei er für eine Rückweisung zur weiteren Abklärung. Er wolle genau wissen, wie diese Fragen gelöst würden. Er wolle eine entsprechende Rückfallposition.

**Alex Keller** wendet ein, es gebe eine andere Eskalationsstufe. Die ausländischen Fahrenden hätten unter keinem Aspekt einen Anspruch auf einen konkreten Platz. Das Problem müsste

dann mit Transitplätzen gelöst werden, falls ein Gericht die Beschränkung der Durchgangsplätze auf Schweizer Fahrende für diskriminierend halten würde. Dann könnten die Durchgangsplätze weiterhin für Schweizer Fahrende reserviert bleiben. Die ausländischen Fahrenden könnten auf den Transitplatz verwiesen werden.

**Walter Locher** entgegnet, der entsprechende politische Wille müsse konkret sichergestellt werden. An der Vermischung mit dem Transitplatz gemäss CVP-Antrag habe er keine Freude. Dieser Antrag öffne die Tür für das nächste Problem, bevor das erste Problem gelöst sei.

**Christof Gämperle** erklärt, im Protokoll der letzten Kommissionssitzung finde er nicht, dass die Vertreter des Baudepartementes gesagt hätten, der Ausschluss von ausländischen Fahrenden sei diskriminierend. Diese hätten lediglich festgehalten, es stelle sich die Frage, ob diese Unterscheidung sinnvoll sei. In der Betriebsordnung und in seinem Brief an den Präsidenten der VSGP werde darauf hingewiesen, dass die Durchgangsplätze in erster Linie für Schweizer Fahrende reserviert seien. Mit Blick auf das Urteil des Bundesgerichtes und das Rahmenübereinkommen zum Schutz nationaler Minderheiten würde er sich nie zu einer Äusserung hinreissen lassen, die Einschränkung auf Schweizer Fahrende verstosse per se gegen schweizerisches Recht. Er würde jedoch auch keine Vorhersage abgeben, wie ein Gericht entscheiden werde. Deshalb müsse eine entsprechende Rückfallklausel aufgenommen werden, falls sie notwendig sei.

**Walter Locher** ergänzt, die genaue Formulierung dieser Rückfallklausel müsse vor der Beschlussfassung geklärt werden. Auch müsse geprüft werden, ob diese Klausel als Bedingung in den Beschluss aufgenommen werden müsse. Falls die Formulierung nicht genau wäre und zu Zweifeln Anlass geben würde, würde der Beschluss dann als fragwürdig hingestellt. Dieses Risiko wolle er nicht eingehen, weshalb er die Rückweisung zur genauen Abklärung beantrage.

**Die Präsidentin** weist darauf hin, die Diskussion über den Ausschluss ausländischer Fahrender finde sich auf S. 27 und 28 des Protokolls der ersten Kommissionssitzung.

**Erich Zoller** schliesst sich der Meinung von Walter Locher an. Diese stehe nicht im Widerspruch zur Ansicht der CVP. Sie hätten sich in der Subfraktion noch Gedanken gemacht, wie der Betrieb der Durchgangsplätze organisatorisch gelöst werden könne. Theoretisch könne wie im Konzept vorgesehen die Standortgemeinde die Plätze führen. Theoretisch sei aber auch die Führung durch den Kanton möglich. In rechtlicher Hinsicht und mit Blick auf die Akzeptanz in der Praxis hätten sie das Problem der Schweizer Fahrenden zu lösen. Es stelle sich daher die Frage, weshalb die Verwaltung der Durchgangsplätze nicht der Radgenossenschaft der Landstrasse, der Dachorganisation der Schweizer Fahrenden, selbst übergeben werde. Durch diese Selbstverwaltung wäre das Diskriminierungsproblem vom Tisch. Wenn die Radgenossenschaft die Plätze selber verwalten würde, könnte sie die Benutzung auch nur für Genossenschaftsmitglieder freigeben.

**Regierungsrat Willi Haag** wendet ein, dies sei ein sehr erstaunlicher Vorschlag eines Gemeindepräsidenten. Er als Gemeindepräsident, der gegenüber seiner Bevölkerung verpflichtet wäre, würde sich dagegen wehren, dass ein Dritter für den Betrieb des Durchgangsplatzes verantwortlich wäre. Die Radgenossenschaft habe kein Personal für die Überwachung vor Ort. Sie sei eine virtuelle Organisation. Nur der von der Standortgemeinde beauftragte Platzwart könne für Ordnung bei der Benutzung der Plätze sorgen. Nur damit könne auch sichergestellt werden, dass die Vorgaben des Kantonsrates eingehalten würden. Falls die Kommissionmehrheit die Einschränkung auf Schweizer Fahrende beschliesse, werde diese in die Vereinbarung zwischen Kanton und Standortgemeinde aufgenommen. Er möchte davor warnen, den Betrieb der Plätze den Fahrenden zu übergeben. Die Einhaltung des Beschlusses des Kantonsrates könne dann nur noch schwer kontrolliert werden. Ebenfalls nicht in Frage komme mit Blick auf die Gemeindeautonomie ein Betrieb durch den Kanton.

**Erich Zoller** stellt klar, dass er drei theoretische Möglichkeiten zur Diskussion stelle: Die Verwaltung der Durchgangsplätze durch die Standortgemeinde, durch den Kanton oder durch die

Radgenossenschaft. Falls die Standortgemeinde für den Betrieb zuständig wäre, müsste sie dabei die volle Autonomie haben. Vorbehalte in den Musterverträgen, wonach der Kanton verfügen könne, seien dann nicht annehmbar. Die Mustervereinbarung enthalte beispielsweise die Bestimmung, dass der Kanton verfüge, falls die Standortgemeinde prohibitive Benutzungsgebühren verlange. Er sträube sich nicht unter allen Umständen gegen den Betrieb durch die Standortgemeinde. Doch dann müsse die Gemeinde die Spielregeln selber aufstellen können. Er habe Mühe damit, wenn der Kanton dann die Spielregeln vorgeben würde. Ob der Betrieb der Plätze durch den Kanton in Frage komme, müsse die Regierung entscheiden. Auch der Betrieb durch die Radgenossenschaft sei für ihn diskussionswürdig.

**Ernst Dobler** gibt bekannt, dass er den Genossenschaftsgedanken nicht schlecht finde. Die Radgenossenschaft müsste diesfalls die notwendigen Strukturen schaffen. Diese müsse viel stärker in die Verantwortung genommen werden. Zur Absicherung könnte von der Radgenossenschaft ein Bürgschaftsmodell verlangt werden. Die Einschränkung der Benutzung der Durchgangsplätze auf Genossenschaftsmitglieder würde einer rechtlichen Beurteilung mit Sicherheit Stand halten.

**Regierungsrat Willi Haag** betont nochmals, der Kantonsrat spreche einen Kredit und der Kanton baue die Durchgangsplätze. Es könne vom Kanton nicht verlangt werden, die Infrastruktur zu errichten und das Geld dafür zur Verfügung zu stellen und gleichzeitig keinerlei Mitspracherecht beim Betrieb der Plätze zu haben. Im Extremfall wäre es möglich, dass die Standortgemeinde je Wagen und Tag eine Benutzungsgebühr von Fr. 80.-- verlangen würde. Dann würde der Platz leer stehen und sein Betrieb für die Standortgemeinde zu keinen Problemen führen. Die Aufgabe, für die Schweizer Fahrenden Durchgangsplätze zu schaffen, wäre dann aber nicht gelöst. Dieses Vorgehen wäre nicht vernünftig. Der Kanton übernehme deshalb die Koordination, um sicherzustellen, dass sich die Gemeinden nicht gegeneinander ausspielen würden. Es gebe zahlreiche Aufgaben, für welche die Gemeinden zuständig seien, dem Kanton aber Koordinationsaufgaben zukämen. Die Verantwortung und die Praxis des Betriebs würden aber bei den Standortgemeinden liegen.

**Ueli Strauss** erinnert daran, dass das Konzept, wonach der Kanton die Durchgangsplätze erstelle und die Standortgemeinde diese betreibe, mit den Regionen und der VS GP erarbeitet worden sei. Robert Raths als einer der zwei Vertreter der VS GP im Steuerungsgremium und als Gemeindepräsident von Thal, wo ein Durchgangsplatz geplant sei, wolle zwingend die Verantwortung für den Betrieb des Platzes und damit auch die entsprechenden Eingriffsmöglichkeiten bei der Gemeinde haben. Er könne sich nicht vorstellen, dass eine Mehrheit der VS GP der Lösung des Betriebs durch die Radgenossenschaft zustimmen würde. Jedenfalls würden beide Gemeindepräsidenten jener Gemeinden, in denen die ersten beiden Durchgangsplätze geplant seien, kein anderes Betriebsmodell wollen.

**Regierungsrat Willi Haag** hält fest, als Gemeindepräsident hätte er es nie zugelassen, dass die Radgenossenschaft für den Betrieb verantwortlich gewesen wäre. Er selbst hätte darüber bestimmen wollen.

**Erich Zoller** bestätigt, dass er als Gemeindepräsident über den Betrieb bestimmen wolle, falls die Gemeinde für den Betrieb des Durchgangsplatzes verantwortlich sei. Dann könne aber nicht die Regel aufgestellt werden, dass die Gemeinde zusammen mit dem Kanton eine Platzordnung erlasse und der Kanton unter bestimmten Voraussetzungen verfügen könne. Diesfalls bestimme eben gerade nicht er als Gemeindepräsident, sondern der Kanton.

**Regierungsrat Willi Haag** entgegnet, primär sei es Aufgabe der Gemeinden allein, das Problem zu lösen. Der Kanton helfe und unterstütze die Gemeinden dabei. Er versuche, die Koordination unter den Gemeinden sicherzustellen. Dies sei eine reine Dienstleistung des Kantons, damit das Problem unter den Gemeinden nicht eskaliere. Es sei der ausdrückliche Wille der Gemeindepräsidenten, dass der Kanton die Koordination übernehme und bei der Platzsuche behilflich sei. Falls die Gemeinden ihre Hausaufgaben machen würden, wäre das Problem schon gelöst und müsste der Kanton keine Hilfe leisten.

**Bernadette Bachmann** führt aus, mit dem Vorschlag von Erich Zoller werde die Verantwortung an die Radgenossenschaft abgeschoben. Sie habe Bedenken, dass damit die angestrebte Lösung zum Scheitern verurteilt wäre. Die Vorlage dürfe nicht so kaputt gemacht werden, dass sie schlussendlich von den Fahrenden selbst beerdigt würde. Das Problem der Illegalität werde weder mit dem Vorschlag von Walter Locher noch mit allen anderen Vorschlägen gelöst. Die Kommissionsmitglieder müssten sich aber bewusst sein, dass mit der Vorlage das Problem der Illegalität gelöst werden solle. Die SP schlage deshalb vor, fünf Durchgangsplätze in erster Linie, aber nicht ausschliesslich für Schweizer Fahrende und einen Transitplatz zu erstellen. Damit könne das Problem der Illegalität für alle Fahrenden angepackt werden.

**Bruno Lusti** bringt vor, das Problem sei weitgehend gelöst, falls Einigkeit bestehe, dass die Durchgangsplätze nur für Schweizer Fahrende zur Verfügung stehen sollten. Auch die Umsetzung sei dann einfacher. Ausserdem würde er es begrüessen, wenn in erster Linie die Standortgemeinde für den Betrieb der Plätze verantwortlich wäre. Mit dem Antrag der CVP, vier Durchgangsplätze zu errichten, könne er leben. Der Transitplatz sei aber in einer eigenen Vorlage zu behandeln und nicht mit der Vorlage betreffend Durchgangsplätze zu verbinden. Sonst riskiere man - allenfalls in einer Volksabstimmung -, dass die Vorlage insgesamt abgelehnt werde. Es sei besser, zuerst nur die vier Durchgangsplätze für Schweizer Fahrende vorzusehen. Die Transitplätze könnten danach in einem zweiten Schritt separat angegangen werden.

**Walter Locher** kommt zurück auf seinen Rückweisungsantrag und erklärt, das Problem sei schon lange hin und her geschoben worden. Deshalb könne nicht davon ausgegangen werden, dass ein sehr akutes Problem nicht gelöst werde, falls nochmals eine Runde mit einer zusätzlichen Sitzung eingelegt werde. Im Gegensatz zur SP vertrete er die Auffassung, dass die ausschliessliche Nutzung durch Schweizer Fahrende garantiert sein müsse. Auch die Durchsetzung dieser Einschränkung müsse garantiert sein. Es sei zu regeln, was passiere, wenn diese Einschränkung nicht mehr durchgesetzt werden könnte. Bei der Beantwortung dieser Frage sei das gewählte rechtliche Konstrukt von Bedeutung. Der Kanton kaufe die betreffenden Grundstücke und bleibe weiterhin Grundeigentümer. Durch die Zurverfügungstellung an die Gemeinden entstehe zu diesen ein Rechtsverhältnis. Er wisse nicht, ob dies ein öffentlich-rechtlicher Vertrag, ein Miet- oder ein Pachtvertrag sei. Diese Frage sei zuerst zu klären. Im Weiteren stelle sich die Frage, ob diese Liegenschaften zum Finanz- oder Verwaltungsvermögen gehören würden. Wahrscheinlich wären sie Teil des Verwaltungsvermögens. Er wolle wissen, ob bei einer Änderung der Rechtsprechung die Möglichkeit bestehe, diesbezüglich eine Korrektur anzubringen. Er möchte nicht jetzt kurz entschlossen den Beschluss ändern und damit riskieren, dass danach beispielsweise der Staatssekretär erkläre, dieser Beschluss könne so gar nicht gefasst werden. Er wolle bei dieser heiklen und emotionsgeladenen Vorlage eine Diskussion im Parlament über die Frage vermeiden, ob die Formulierung des Beschlusses richtig oder falsch sei. Die Klärung dieser Frage sei Aufgabe der Kommission. Vor einer Vermischung mit der Schaffung von Transitplätzen warne er. Wenn die Durchgangsplätze und die Transitplätze im gleichen Beschluss geregelt würden, werde das Volk zu dieser Vorlage mit Sicherheit nein sagen. Die Problematik würden die ausländischen Fahrenden darstellen. Deshalb sei der Vorschlag der CVP heikel, auch wenn er einsehe, dass auch das Problem der ausländischen Fahrenden gelöst werden müsse. Er meine jedoch, dass dies in zwei Schritten geschehen solle. Der erste Schritt sei zudem durch genaue rechtliche Abklärungen abzusichern.

**Die Präsidentin** fasst zusammen, es seien neue Vorschläge betreffend die Umsetzung gemacht worden. Seitens der Regierung sei die Aussage gemacht worden, ein Beschluss mit der Beschränkung auf Schweizer Fahrende sei durchsetzbar. Gleichzeitig habe der Generalsekretär des Baudepartementes ausgeführt, ob ein solcher Beschluss durchsetzbar sei, sei eine andere Frage.

**Christof Gämperle** präzisiert, so habe er dies nie gesagt. Die einzige Frage sei, ob eine entsprechende Einschränkung Sinn mache. Darüber sei an der ersten Sitzung betreffend Umsetzung diskutiert worden. Wenn der Kantonsrat einen entsprechenden Beschluss fasse, habe das Baudepartement den Auftrag, diesen Beschluss umzusetzen.

**Die Präsidentin** stellt die Anschlussfrage, wie das Baudepartement einen entsprechenden Beschluss umsetze.

**Regierungsrat Willi Haag** erklärt, die Umsetzung erfolge durch eine Anpassung der Vereinbarung mit der Standortgemeinde. In der Vereinbarung müsse mit der Standortgemeinde vereinbart werden, dass gemäss Beschluss des Kantonsrates nur Schweizer Fahrende den Durchgangsplatz benützen dürften. Dann hätten sich die Gemeinden beim Betrieb an diese Vorgabe zu halten. Die Beschränkung auf Schweizer Fahrende könne von der Kommission und vom Kantonsrat so beschlossen werden. Sie werde vom Baudepartement auch entsprechend umgesetzt. Völlig neu sei für ihn jedoch, dass allenfalls bei Gesetzen ein Vorbehalt gemacht werden müsste, dass sie automatisch ungültig seien, falls ein Richter später in der Anwendung anders entscheide. Ein solcher Vorbehalt und weitere Abklärungen diesbezüglich seien unnötig. Der Beschluss könne heute gefasst und umgesetzt werden. Die Schliessung der Durchgangsplätze bei einer allfälligen Gerichtsentscheid, dass auch ausländische Fahrende zugelassen werden müssten, widerspreche dem eigenen Votum von Walter Locher, dass er damit einverstanden sei, Durchgangsplätze für Schweizer Fahrende zu schaffen. Konsequenz davon wäre, dass die bezahlten und eingerichteten Plätze für die Schweizer Fahrenden wieder abgebrochen werden müssten. Dann würden diesen auch keine Plätze mehr zur Verfügung stehen. Deshalb würde die Idee mit dem Transitplatz tatsächlich ein Ventil darstellen, weil dann die ausländischen Fahrenden auf den Transitplatz gewiesen werden könnten. Diese Lösung stelle ein Ventil und keine Vermischung dar. Die Durchsetzung der Beschränkung der Durchgangsplätze auf Schweizer Fahrende werde damit sichergestellt. Die zeitlich abgestufte Lösung der Probleme betreffend Durchgangsplätze und Transitplätze sei sehr gewagt. Ausserdem sei ihm unklar, welchen Inhalts die Abklärungen bei einer Rückweisung sein sollten. Jedermann könne jederzeit gegen alles klagen. Der Ausgang von Gerichtsverfahren sei nicht immer berechenbar. Deshalb könne doch in ein Gesetz nicht der Vorbehalt aufgenommen werden, dass das vom Kantonsrat beschlossene Gesetz ungültig sei, falls ein Gericht betreffend einen Artikel des Gesetzes einen anderen Entscheid fälle.

**Walter Locher** wendet ein, es werde kein Gesetz, sondern ein Rahmenkredit beschlossen. Mit dem Rahmenkredit werde dem Kanton erlaubt, Grundstücke zu kaufen, um darauf Durchgangsplätze für Schweizer Fahrende zu errichten. Jetzt stelle sich die Frage, was passiere, wenn der entsprechende Beschluss des Kantonsrates aufgrund eines Gerichtsentscheids nicht mehr umgesetzt werden könne. Er sei nicht davon überzeugt, dass bei einem entsprechenden Gerichtsentscheid die ausländischen Fahrenden weiterhin nur auf dem Transitplatz untergebracht werden könnten. Das Gericht könnte in seiner Entscheid auch festhalten, die ausländischen Fahrenden hätten genau den gleichen Anspruch wie alle anderen, die Durchgangsplätze zu benützen. Diesfalls wäre das vom Kantonsrat beschlossene Konzept gescheitert.

**Regierungsrat Willi Haag** entgegnet, Walter Locher habe selbst gesagt, dass die rechtliche Verpflichtung, für Schweizer Fahrende Plätze zur Verfügung zu stellen, auch für den Richter gelte. Auch der Richter werde sich an die Aufgaben der Schweiz halten. Damit könne der von Walter Locher konstruierte Fall nicht eintreten.

**Walter Locher** kontert, wie der Entscheid des Gerichts ausfalle, wisse man nicht. Deshalb wolle er eine Rückfallposition. Es sei wichtig, für den worst case einen Ausweg bereit zu halten. Notfalls müssten die Plätze wieder geschlossen werden, falls die Beschränkung auf Schweizer Fahrende nicht mehr durchsetzbar wäre. Den Inhalt einer solchen Klausel hätte er gern genau abgeklärt. Das Baudepartement könne sich über das vorgesehene rechtliche Konstrukt äussern.

**Regierungsrat Willi Haag** stellt fest, mit keiner Regelung könnten allfällige künftige Gerichtsentscheide vorweggenommen werden.

**Walter Locher** erwidert, rechtliche Abklärungen betreffend die Bedingung, dass die Plätze bei einem gegenteiligen Gerichtsentscheid nicht mehr zur Verfügung stehen würden, seien machbar.

**Alex Keller** führt aus, eine entsprechende Einschränkung sei machbar. Für den Fall, dass sich die Einschränkung auf Schweizer Fahrende als diskriminierend erweisen sollte, hätten die ausländischen Fahrenden keinen Anspruch, sich auf einem konkreten Durchgangsort aufzuhalten. Falls die Bereitstellung von Halteplätzen nur für Schweizer Fahrende diskriminierend sein sollte, müsste für die ausländischen Fahrenden ein separater Platz zur Verfügung gestellt werden. Die von Walter Locher gewünschten rechtlichen Abklärungen könnten ein Gerichtsurteil nicht vorwegnehmen.

**Nicolas Perrez** ergänzt, der Kanton Aargau habe eine Lösung gemäss dem CVP-Vorschlag getroffen. Diese sei auch vom Grossen Rat des Kantons Aargau genehmigt worden. Im Kanton Aargau würde bereits ein Transitplatz bestehen. Bei den neuen Durchgangsorten sei die Regelung aufgestellt worden, dass diese für Fahrende mit Wohnsitz in der Schweiz zur Verfügung stehen würden. Die Zulässigkeit dieser Beschränkung sei abgeklärt und ein Rechtsgutachten dazu erstellt worden. Dieses Rechtsgutachten stütze sich teilweise auf die Verfassung des Kantons Aargau ab, weshalb es für den Kanton St.Gallen nicht unbesehen übernommen werden könne. Die Lösung mit der Beschränkung der Durchgangsorte für die Benutzung Schweizer Fahrender werde im Kanton Aargau umgesetzt, allerdings mit der Begründung, dass für die ausländischen Fahrenden bereits ein Transitplatz zur Verfügung stehe. Das Rechtsgutachten, das ihm vorliege, komme zum Schluss, dass die ausländischen Fahrenden Anspruch auf Haltemöglichkeiten hätten. Allerdings bestehe kein Anspruch auf einen konkreten Platz, sondern der bestehende Transitplatz im Kanton Aargau genüge für die ausländischen Fahrenden.

**Walter Locher** stellt die Frage, wie ein Jurist zum Ergebnis kommen könne, dass ausländische Fahrende einen Rechtsanspruch auf Haltemöglichkeiten hätten. Dieses Gutachten möchte er sehr gern einsehen.

**Nicolas Perrez** antwortet, die Begründung dafür liege im Völkerrecht.

**Walter Locher** entgegnet, das Rahmenübereinkommen zum Schutz nationaler Minderheiten sei ein völkerrechtlicher Vertrag. Interessanterweise habe übrigens Frankreich das Übereinkommen nicht ratifiziert.

**Regierungsrat Willi Haag** hält fest, der Auftrag des Bundes sei klar. Das Baudepartement habe sein Konzept vorgelegt. Sie seien bereit, dieses mit der Einschränkung auf Schweizer Fahrende zu ergänzen, um nur den Auftrag des Bundes zu erfüllen. Mit weiteren Abklärungen könne ein allfälliger Gerichtsentscheid nicht vorweggenommen werden. Er frage sich jedoch, mit welchen Argumenten ein Gericht die Einschränkung auf Schweizer Fahrende als unzulässig bezeichnen könnte. Falls ein ausländischer Fahrender auf Diskriminierung klagen würde, könne entweder das Ventil des Transitplatzes für ausländische Fahrende realisiert werden oder ohne Gegenmassnahme das Gerichtsurteil abgewartet werden. Wenn die ausländischen Fahrenden auf den Transitplatz verwiesen werden könnten, könnten sie keine Diskriminierung geltend machen. Damit werde kein Rechtsanspruch anerkannt, sondern ein Ventil geschaffen, damit es gar nicht zu einer Klage komme.

**Walter Locher** wendet ein, er sei dagegen, dass bereits jetzt mit der Schaffung eines Transitplatzes ein Ventil formuliert werde. Die Transitplätze für ausländische Fahrende seien ein anderes Problem. Jetzt seien die Durchgangsorte für die Schweizer Fahrenden zu lösen. Wenn ein Gerichtsentscheid etwas anderes feststelle, müsse eine neue Lösung gesucht und die Situation neu analysiert werden. Eine Möglichkeit sei dann die Schliessung der Durchgangsorte, weil das Konzept nicht funktioniert habe. Er gehe keine Lösung ohne Ausstiegsszenario ein. Wenn der Kanton die Grundstücke zur Verfügung stelle, müsse das Ausstiegsszenario

sein, dass die Plätze nötigenfalls geschlossen würden. Ein solches Szenario werde den Richter allenfalls bei seinem Entscheid beeinflussen.

**Die Präsidentin** führt aus, nach dem von Nicolas Perrez zitierten Rechtsgutachten des Kantons Aargau stelle sich die Frage, ob der Transitplatz vor den Durchgangsplätzen erstellt werden müsse.

**Alex Keller** meint, falls sich aufgrund eines Gerichtsentscheids herausstellen sollte, dass die Durchgangsplätze nicht ausschliesslich den Schweizer Fahrenden zur Verfügung gestellt werden dürften, müsse die Situation neu analysiert werden. Vielleicht gebe es aufgrund des Gerichtsentscheids die Möglichkeit des Ventils Transitplatz, vielleicht aber auch nicht. Dann müssten die Durchgangsplätze allenfalls geschlossen werden.

**Bruno Gubser** stellt fest, die Kommission sei jetzt ganz nah bei einer Lösung des Problems. Mit den vier Durchgangsplätzen und einem Transitplatz liege die Lösung vor. Weil die Durchgangsplätze restriktiv auf Schweizer Fahrende beschränkt werden sollten, finde er es richtig, dass auch die Erstellung eines Transitplatzes angegangen werde, damit dem Kanton St.Gallen keine Diskriminierung der ausländischen Fahrenden vorgeworfen werden könne. Auch beim Lastwagen-Transitverkehr würden vergleichbare Einschränkungen bestehen. Schweizer Lastwagen, die mit einem "S" gekennzeichnet seien, hätten die Möglichkeit, durch den Gotthard durchzufahren und ihre Ladung in der Schweiz abzuladen, während ausländische Lastwagen warten müssten. Die Schweiz sei deshalb noch nie verklagt worden. Weil die Kommission nah vor einer Einigung stehe, sollte sie einen Abschluss finden und über die verschiedenen Anträge abstimmen.

**Daniela Colombo** unterstützt die Erstellung eines Transitplatzes. Der Transitplatz müsse aber gleichzeitig mit den Durchgangsplätzen angegangen werden. Eine nachträgliche Schaffung eines Transitplatzes hingegen wäre beim Volk nur schwer durchsetzbar. Absicht der Kommission sei es, das Möglichste für die Schweizer Fahrenden zu unternehmen. Deshalb tue sie sich mit der Rückfallklausel schwer, weil sie als Resultat der Lösung eine ideologische Idee sehe. Wenn die Durchgangsplätze aber wieder geschlossen würden, wäre auch das Problem der Halteplätze für die Schweizer Fahrenden nicht mehr gelöst. Eine entsprechende Rückfallklausel schiesse damit am Ziel vorbei.

**Herber Huser** erklärt, die jetzt schon eineinhalb Stunden dauernde Diskussion komme ihm vor, wie wenn ein Haus ohne Fundament gebaut würde. Die Kommission unterhalte sich über Details wie Fenster und weitere Ausführungen. Ob das Fundament standhalten würde, habe man noch nicht besprochen. Die SVP werde die Vorlage nicht aus Kostengründen, sondern aus zwei anderen Hauptgründen ablehnen. Einerseits würden weder der zur Begründung der Vorlage angerufene Bundesgerichtsentscheid noch die verschiedenen Berichte des Bundesrates oder die verschiedenen Gutachten einen Hinweis enthalten, dass der Kanton über die Schaffung der raumplanerischen Massnahmen hinaus dazu verpflichtet wäre, Plätze für Fahrende zu erstellen. Falls im Rheintal Bedarf für ein Einkaufszentrum bestehe, werde dieses auch nicht vom Kanton errichtet. Der Kanton schaffe nur die Zonen für den Bau entsprechender Einkaufszentren und Fachmärkte. Genau gleich verhalte es sich bei den Plätzen für Fahrende. Es sei Aufgabe des Kantons, die gesetzlichen und raumplanerischen Vorbereitungen zu treffen, damit die Plätze realisiert werden könnten. Hingegen bestehe nicht die Notwendigkeit, dass der Kanton als Grundstückkäufer und Ersteller der Plätze auftrete. Andererseits halte die Bundesverfassung ausdrücklich fest, dass niemand diskriminiert werden dürfe. Die Vorlage führe aber dazu, dass die Mehrheit des Volks diskriminiert werde. Die Durchgangsplätze würden ausschliesslich für Fahrende zur Verfügung stehen. Er jedoch müsse als Camper für einen Campingplatz Fr. 80.-- bis 100.-- je Tag bezahlen. Aus diesen Gründen sehe die SVP keine Möglichkeit, für die Umsetzung der Vorlage Hand zu bieten. Die SVP werde die Vorlage deshalb ablehnen.

**Regierungsrat Willi Haag** entgegnet, die Überlegung, nur die raumplanerischen Voraussetzungen zu schaffen, funktioniere bei Einkaufszentren. Er fragt Herbert Huser, ob er einen Investor kenne, der Plätze für Fahrende errichten würde.

**Herbert Huser** antwortet, das Bundesgerichtsurteil betreffend den Kanton Genf sei zustande gekommen, weil ein Fahrender als Privater einen Platz gekauft habe und habe betreiben wollen. Der einzige Fehler, den dieser Fahrende gemacht habe, sei gewesen, dass er nie eine Baubewilligung für den Betrieb des Platzes für Fahrende eingeholt habe. Wenn er als Privater eine Zucht für schottische Hochlandrinder betreiben wolle, müsse er abklären, wo die gesetzlichen Rahmenbedingungen und die richtplanerischen Möglichkeiten für die Umsetzung gegeben seien. Genau das Gleiche treffe auf die Plätze für Fahrende zu. Das Beispiel aus dem Kanton Genf zeige gerade, dass die Schaffung von Plätzen für Fahrende aufgrund privater Initiative möglich sei. Er sehe nicht ein, dass der Kanton dabei mit 8,7 Mio. Franken eingreifen müsse. Die Radgenossenschaft könne die Plätze selber bauen. Wenn der Kanton einen geeigneten Ort für einen Platz finde, könne das Grundstück der Radgenossenschaft zu einem relativ günstigen Zins im Baurecht zur Verfügung gestellt werden. Die notwendige Infrastruktur könne von der Radgenossenschaft selbst gebaut werden.

**Christof Gämperle** erwidert, mit diesem Vorgehen werde jetzt schon seit bald 30 Jahren versucht, das Problem zu lösen.

**Regierungsrat Willi Haag** bittet Herbert Huser, einen realistischen Lösungsansatz für ein in der Realität bestehendes Problem aufzuzeigen. Die rechtlichen Grundlagen für einen Anspruch der Minderheiten würden bestehen. Wie schon mehrmals festgehalten worden sei, würde dieser Anspruch aber nur für die Schweizer Fahrenden bestehen. Wenn es der ausdrückliche Wunsch sei, diese Einschränkung auf Schweizer Fahrende vorzunehmen, so werde diese Beschränkung mit dem Konzept an die Standortgemeinden weitergegeben und entsprechend umgesetzt. Der Kanton wolle einen Beitrag leisten, um die seit 30 Jahren bestehenden Probleme mit den Fahrenden als Minderheit mit vergleichsweise bescheidenen Mitteln real zu lösen. Bei anderen Minderheiten, die Probleme machten, seien der öffentlichen Hand jegliche Mittel hinsichtlich Therapien, polizeiliche Massnahmen usw. Recht. Der Kanton müsse bei der Lösung des Problems der Fahrenden Hilfe und Unterstützung leisten, weil die Fahrenden und die Gemeinden allein mit dieser Aufgabe überfordert wären. Mit dem im Konzept vorgesehenen, klar geregelten Betrieb der Durchgangsplätze werde auch die Polizei entlastet, welche die Fahrenden auf die Durchgangsplätze weisen könne und nicht dauernd nach Halteplätzen für die Fahrenden suchen müsse. Ziel sei es, das bestehende Problem zu lösen. Mit dem vorgelegten Konzept, das mit der VSGP abgesprochen sei, könne das Problem gelöst werden. Alle hätten festgestellt, dass das Problem und ein Bedarf an dessen Lösung bestehen würden und jetzt nach 30 Jahren Erfolglosigkeit endlich gehandelt werden müsse. Er bitte die Kommissionsmitglieder, dies zu beachten und der Vorlage zuzustimmen.

**Herbert Huser** möchte wissen, wie viele Rechtsverfahren im Kanton St.Gallen aus den Problemen mit den Fahrenden in den letzten zwei Jahren entstanden seien. Weil immer von Illegalität gesprochen werde, müssten auch entsprechende Straftaten erfasst worden sein. Er persönlich habe diese Probleme nie im geschilderten Ausmass wahrgenommen, obwohl er unmittelbar neben einem von Fahrenden genutzten Platz gewohnt habe.

**Regierungsrat Willi Haag** gibt zur Antwort, aus seiner Erfahrung als Gemeindepräsident könne er festhalten, dass bei der Ankunft von Fahrenden in der Gemeinde jedes Mal grosse Probleme entstanden seien, die er zu lösen versucht habe. Regelmässig hätte die besorgte Bevölkerung beruhigt werden müssen. Allerdings hätten diese Probleme nicht zu Strafverfahren geführt. Die Fahrenden ihrerseits würden nicht klagen, weil sie sich als Minderheit nicht wehren könnten. Die Probleme würden ausserhalb von Rechtsverfahren irgendwie gelöst.

**Ueli Strauss** ergänzt, bei der Kantonspolizei sei entsprechendes Zahlenmaterial betreffend Wegweisungen greifbar. Herr Rüegg von der Kantonspolizei, der in der Konzeptgruppe mitge-

arbeitet habe, habe ihm vor drei oder vier Jahren die Auskunft erteilt, dass rund 40 bis 50 Wegweisungen je Jahr ausgesprochen würden.

**Herbert Huser** stellt fest, dies bedeute, dass in jeder zweiten Gemeinde im Kanton St.Gallen pro Jahr eine Wegweisung ausgesprochen werden müsse. Aufgrund dieser Zahlen sehe er den von Regierungsrat Willi Haag geltend gemachten gigantischen Probleberg nicht.

**Die Präsidentin** führt aus, die Idee der Kommission sei es, eine Lösung für das Gesamtproblem zu finden. Wie auf S. 14 des Protokolls der ersten Kommissionssitzung nachgelesen werden könne, habe Robert Huber ausgeführt, dass mit der Ausweitung der Freizügigkeit immer mehr Roma in die Schweiz nachkommen würden. Dies sei für die Schweizer Fahrenden aufgrund der Konsequenzen nicht akzeptabel. Sie stelle sich deshalb die Frage, ob mit der Vorlage diese Probleme gelöst oder nur neue Probleme geschaffen würden.

**Regierungsrat Willi Haag** antwortet, die Schweizer Fahrenden würden die Einschränkung der Benutzung der Plätze auf Schweizer Fahrende problemlos unterstützen. Ob sich künftig mehr oder weniger ausländische Fahrende im Kanton St.Gallen aufhalten würden, könne nicht vorausgesagt werden. Jetzt müsse aber das Problem der Schweizer Fahrenden gelöst werden.

**Ueli Strauss** bestätigt, dass jetzt das Problem der Schweizer Fahrenden mit den Durchgangsplätzen gelöst werden solle. Das von Robert Huber angesprochene Problem sei dann die Frage des Transitplatzes für die ausländischen Sippen. Regierungsrat Willi Haag habe vorgeschlagen, dieses Problem erst zu lösen, wenn es akut werde. Der Antrag der CVP verlange hingegen, den Transitplatz gleichzeitig mit den Durchgangsplätzen zu regeln.

**Walter Locher** legt dar, es würden zwei Problemkreise vorliegen. Der Bundesgerichtsentscheid und die völkerrechtliche Verpflichtung würden nur eine Aufforderung an Bund und Kantone darstellen, die raumplanerischen Voraussetzungen für Plätze für Fahrende zu schaffen. Völkerrechtlich bestehe jedoch keine Verpflichtung des Bundes und des Kantons, Plätze für Fahrende selber zu erstellen. Von der Kommission sei somit die zweite, politische Frage zu entscheiden, ob der Kanton aktiv Grundstücke kaufen und darauf Plätze errichten solle, weil das Problem anders nicht gelöst werden könne. Es stelle sich die Frage, ob dies politisch opportun sei. Man könne auch nicht aktiv werden und das Problem nur raumplanerisch lösen. Falls der politische Wille bestehe, dass der Kanton aktiv werden solle und zu diesem Zweck 6 bis 9 Mio. Franken zur Verfügung gestellt werden sollten, sei er der Meinung, dass der Kanton gewisse Bedingungen setzen könne. Dies sei seine Überlegung betreffend Rückfallklausel gewesen. Wenn der Kanton Grundstücke zu diesem Zweck kaufe, könne dies an Voraussetzungen geknüpft werden. Falls diese Voraussetzungen nicht mehr erfüllt wären, könne der Kanton die Zurverfügungstellung der Grundstücke rückgängig machen. Dies bedeute jedoch nicht, dass das Problem dann nicht mehr gelöst wäre, weil die raumplanerischen Voraussetzungen auch dann geschaffen wären. Deshalb sei er der Meinung, dass die noch offenen rechtlichen Fragen genau abgeklärt werden müssten. Aus diesem Grund habe er den Rückweisungsantrag gestellt.

**Bernadette Bachmann** hält fest, die rechtlichen Probleme könnten umgangen werden, falls dem von der SP gestellten Antrag zugestimmt würde, fünf Durchgangsplätze in erster Linie für Schweizer Fahrende und einen Transitplatz zu erstellen. Mit der Formulierung "in erster Linie für Schweizer Fahrende" sei klar, dass zuerst die Schweizer Fahrenden zu berücksichtigen seien. Die ausländischen Fahrenden könnten auf dem Transitplatz untergebracht werden. Sie sehe nicht ein, weshalb mit der klaren Formulierung "nur für Schweizer Fahrende" mehrere Fragezeichen riskiert werden sollten. Im Endeffekt sei es trotzdem so, dass dafür geschaut werde, dass die Durchgangsplätze nur von Schweizer Fahrenden benützt würden.

**Regierungsrat Willi Haag** bringt vor, das Baudepartement könne sich mit einer vom Parlament beschlossenen Beschränkung der Durchgangsplätze für Schweizer Fahrende einverstanden erklären. Auch bezüglich des Transitplatzes als Ventil für ausländische Fahrende müssten die Kommission und der Kantonsrat entscheiden. Falls die Vorlage abgelehnt werde,

werde das Baudepartement die Gemeinden bei ihrer Aufgabe klarerweise nicht mehr unterstützen. Dann wäre diese Aufgabe gemäss dem politischen Willen wieder allein Sache der Gemeinden. Er rufe die Anwesenden nochmals dazu auf, das gesellschaftliche Problem mit dem gefundenen Kompromiss zu lösen. Dann sei das Baudepartement weiter bereit, die Gemeinden zu unterstützen.

**Erich Zoller** teilt die Meinung von Regierungsrat Willi Haag. Wenn die Einschränkung auf Schweizer Fahrende beschlossen und die Durchgangsplätze mit dieser Einschränkung durch die Standortgemeinde betrieben würden, könne er mit dieser Lösung leben. Er habe auch gewisse Sympathien für die Rückfallklausel. Die Formulierung "in erster Linie für Schweizer Fahrende" würde in der Praxis nur zu Problemen führen. Er wolle eine klare Abgrenzung, die im Betrieb durchgesetzt werden könne.

**Ernst Dobler** erklärt, bei der Formulierung "in erster Linie für Schweizer Fahrende" könne einer ausländischen Gruppe die Benützung des Platzes nicht verwehrt werden, wenn er frei sei. Die ausländischen Fahrenden wolle er aber nicht im Dorf. Den Genossenschaftsgedanken finde er gut, nachdem er gehört habe, dass alle Schweizer Fahrenden gute Schweizer Bürger seien, die ihren Rechten und Pflichten nachkommen würden. Die Organisation der Radgenossenschaft müsste dann zu einem privaten, mit Staatsbeiträgen unterstützten Campingplatznetz ausgebaut werden. Für die ausländischen Fahrenden müsse noch eine Lösung gesucht werden. Mit Sicherheit dürfe diesen aber nicht eine so teure Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden. Nachdem die Schweizer Fahrenden Ansprüche stellen würden, dass die Durchgangsplätze in Agglomerationen, nicht an Autobahnen, sondern an bester Wohnlage erstellt werden müssten, bezweifle er, ob die Zuweisung der ausländischen Fahrenden auf einen an der Autobahn gelegenen Transitplatz zulässig sei.

**Ueli Strauss** stellt klar, bei der Standortevaluation mit allen Gemeindepräsidenten einer Region würden die möglichen Standorte immer mehr reduziert. Kein Platz erfülle die von Ernst Dobler formulierten Ansprüche erster Klasse. Die bereits gefundenen Plätze würden im Gegenteil an der Bahnlinie und bei Hochspannungsleitungen liegen.

**Christof Gämperle** fügt an, die bestehenden Standplätze für Fahrende würden beim Autobahanschluss in Uznach und neben der Abwasserreinigungsanlage in Wil liegen.

**Die Präsidentin** stellt fest, dass sich die Diskussion soweit erschöpft habe. Es würden vier Anträge zur Abstimmung stehen.

**Karlpeter Trunz** ergänzt den Antrag der CVP mit der Formulierung "für Schweizer Fahrende". Die Juristen müssten klären, ob die Formulierung "für Schweizer Fahrende" oder "ausschliesslich für Schweizer Fahrende" zu wählen sei. Ansonsten werde der Antrag der CVP aufrechterhalten.

**Pause** von 10.20 bis 10.40 Uhr.

**Die Präsidentin** schlägt betreffend Abstimmungsverfahren vor, als erstes den Grundsatzentscheid zu fällen, ob die Durchgangsplätze nur Schweizer Fahrenden zur Verfügung stehen sollen. Bei einem Nein zu dieser Grundsatzfrage seien die Transitplätze vom Tisch.

**Bernadette Bachmann** wendet ein, die Schaffung eines Transitplatzes sei ein separater Antrag der CVP.

**Karlpeter Trunz** möchte beliebt machen, in einer ersten Abstimmung den Grundsatzentscheid zu fällen, ob die Erstellung eines Transitplatzes Gegenstand der Vorlage sein solle oder nicht. Bei einem Ja zu diesem Grundsatzentscheid werde automatisch auch befürwortet, dass die Durchgangsplätze vorwiegend und in erster Linie für Schweizer Fahrende zur Verfügung stehen würden.

**Die Präsidentin** erklärt, dieser Vorschlag scheine ihr sinnvoll. Die zweite Abstimmung werde dann zum Thema der Kürzung des Kredits durchgeführt. Allenfalls müsste die CVP dabei einen modifizierten Antrag stellen, je nach Ausgang der ersten Abstimmung. Als drittes wäre über den Rückweisungsantrag von Walter Locher zur genauen Klärung der offenen Fragen abzustimmen. Eine Rückweisung würde eine dritte Kommissionssitzung bedeuten.

**Bernadette Bachmann** fragt, wieso nicht über die gestellten klaren Anträge abgestimmt werde. Den Antrag der SP sehe sie nirgends.

**Die Präsidentin** antwortet, sie habe die Anträge zur Abstimmung in Themenbereiche gegliedert. Der Antrag der SP sei in der ersten Abstimmung enthalten.

**Walter Locher** hält fest, um den politischen Willen klar festzustellen, müsse zuerst über die Grundsatzfrage entschieden werden, ob sich der Kanton mit dem Bau von Plätzen engagieren wolle oder nicht. Diese Frage sei von der SVP gestellt worden. Als zweites sei dann die Frage zu klären, ob auch ein Transitplatz erstellt werden solle oder nicht. Als drittes sei klar zu entscheiden, ob die Durchgangsplätze nur für Schweizer Fahrende oder auch für andere zur Verfügung stehen sollen. Die vierte Abstimmung sei dann über die Kredithöhe und die Platzzahl durchzuführen. Als nächstes sei über seinen Rückweisungsantrag zur weiteren Abklärung abzustimmen, wobei er diesen Antrag nur aufrechterhalten würde, falls die Durchgangsplätze nur für Schweizer Fahrende zur Verfügung stehen würden.

**Regierungsrat Willi Haag** spricht sich dafür aus, über die von Walter Locher als erste genannte Grundsatzfrage in der Schlussabstimmung nach der Bereinigung zu befinden.

**Die Präsidentin** ergänzt, als letzte Abstimmungsfrage sei noch der Antrag von Bruno Lusti zu berücksichtigen, dass die Transitplätze in einer separaten Vorlage behandelt werden sollten.

**Die Präsidentin** lässt als erstes über die Frage abstimmen, ob auch ein Transitplatz erstellt werden solle oder nicht.

**Die Kommission lehnt die Errichtung eines Transitplatzes mit 6 zu 5 Stimmen bei 2 Enthaltungen ab.**

**Die Präsidentin** stellt die Formulierung zur Abstimmung, dass die Durchgangsplätze "nur für Schweizer Fahrende" zur Verfügung stehen sollen.

**Die Kommission stimmt der Formulierung "nur für Schweizer Fahrende" mit 9 zu 2 Stimmen bei 2 Enthaltungen zu.**

**Die Präsidentin** stellt fest, dass der Antrag von Bruno Lusti damit vom Tisch sei, weil die Erstellung eines Transitplatzes abgelehnt worden sei. Als drittes sei über die Kredithöhe und die Platzzahl zu entscheiden. Der Antrag der CVP laute auf vier Durchgangsplätze für 4 Mio. Franken.

**Karlpeter Trunz** erklärt, der Antrag der CVP werde dahingehend abgeändert, dass für fünf Durchgangsplätze ein Kredit von Fr. 3'050'000.-- gewährt werde.

**Bernadette Bachmann** teilt mit, die SP ziehe ihren Antrag zurück, weil sie nach der Ablehnung des Transitplatzes den Antrag der Regierung unterstützen würden.

**Die Präsidentin** erläutert, der Antrag der CVP laute, dass für fünf Durchgangsplätze ein Kredit von Fr. 3'050'000.-- gewährt werde. Die Regierung beantrage, für die Erstellung von sechs Durchgangsplätzen einen Kredit von Fr. 5'890'000.-- zu gewähren.

**Die Präsidentin** lässt über den Antrag der CVP und der Regierung abstimmen.

**7 Kommissionsmitglieder stimmen dem Antrag der CVP, 2 Mitglieder dem Antrag der Regierung zu. 4 Kommissionsmitglieder enthalten sich der Stimme.**

**Die Präsidentin** hält fest, nachdem die Kommission beschlossen habe, dass die Durchgangsplätze nur für Schweizer Fahrende zur Verfügung stehen würden, müsse auch über den Rückweisungsantrag von Walter Locher abgestimmt werden, der die entsprechenden rechtlichen Fragen geklärt haben möchte. Bei Annahme des Antrags würde eine dritte Kommissionssitzung stattfinden.

**Karlpeter Trunz** stellt die Frage, ob diese rechtlichen Abklärungen und die dritte Kommissionssitzung noch rechtzeitig vor der Septembersession des Kantonsrates durchgeführt werden könnten.

**Regierungsrat Willi Haag** betont, die Vorlage sei nun an zwei Kommissionssitzungen lang und ausführlich diskutiert worden. Die Kommission habe eine klare Änderung des Antrags der Regierung beschlossen. Sie habe eine Einschränkung der Durchgangsplätze auf Schweizer Fahrende vorgenommen und die Zahl der Plätze und den Kredit reduziert. Er frage sich, ob der Rückweisungsantrag noch aufrechterhalten werde und welche Abklärungen genau erwartet würden. Er sei der Ansicht, dass der Fall klar sei und der Beschluss umgesetzt werden könne.

**Walter Locher** erklärt, er sei der Meinung, es seien noch offene, heikle Fragen zu klären. Einerseits sei zu untersuchen, ob die Formulierung "für Schweizer Fahrende" im Beschluss möglich sei. Andererseits betreffe der Beschluss den Bereich der Leistungsverwaltung. Der Kanton stelle Grundstücke aus dem Verwaltungsvermögen zur Verfügung. Deshalb sei abzuklären, ob der Kanton in der Lage wäre, auf den Beschluss zurückzukommen, falls er durch einen Gerichtsentscheid gezwungen wäre, die Plätze auch für ausländische Fahrende zu öffnen. Damit sei das Thema der Rückfallklausel angesprochen. Übrigens sei das von Nicolas Perez genannte Rechtsgutachten von einem Juristen der Verwaltung des Kantons Aargau erstellt worden. Er wünsche eine genauere Abklärung dieser Fragen, damit der Beschluss in der Umsetzung auch funktioniere. Eine Behandlung in der Septembersession sei dann vermutlich nicht mehr möglich, sondern diese müsste wohl auf die Novembersession verschoben werden. Eine Verschiebung könne jedoch verantwortet werden, nachdem schon lange an einer Problemlösung gearbeitet werde. Deshalb halte er an seinem Rückweisungsantrag fest.

**Die Präsidentin** lässt über den Rückweisungsantrag von Walter Locher abstimmen.

**Die Kommission lehnt den Rückweisungsantrag mit 4 zu 2 Stimmen bei 7 Enthaltungen ab.**

**4. Schlussabstimmung**

**Die Präsidentin** erklärt, Ziff. 1 des Kantonsratsbeschlusses sei gemäss dem Antrag der CVP dahingehend geändert worden, dass für fünf Durchgangsplätze nur für Schweizer Fahrende ein Kredit von Fr. 3'050'000.-- gewährt werde.

**Karlpeter Trunz** wendet ein, er habe anfangs den Antrag "für die Erstellung von höchstens vier Durchgangsplätzen" gestellt. Er gehe davon aus, dass es jetzt "für die Erstellung von höchstens fünf Durchgangsplätzen" heisse.

**Christof Gämperle** gibt den geänderten Wortlaut von Ziff. 1 des Kantonsratsbeschlusses bekannt:

Für die Erstellung von höchstens fünf Durchgangsplätzen für Schweizer Fahrende wird nach Abzug der über die Voranschläge 2007, 2008 und 2009 bewilligten Kredite von Fr. 2'850'000.-- ein Kredit von Fr. 3'050'000.-- gewährt.

**Die Präsidentin** lässt über diese Ziff. 1 des Kantonsratsbeschlusses abstimmen.

**Die Kommission lehnt die Ziff. 1 des Kantonsratsbeschlusses mit 6 zu 4 Stimmen bei 3 Enthaltungen ab.**

**Regierungsrat Willi Haag** stellt fest, die Kommission habe innerhalb der letzten Viertelstunde klar die Einschränkung vorgenommen, dass die Durchgangsplätze nur für die Schweizer Fahrenden zur Verfügung gestellt würden. Im Weiteren habe sie sich gegen einen Transitplatz ausgesprochen und mit sieben zu zwei Stimmen der Erstellung von fünf Durchgangsplätzen zu einem bestimmten Kredit zugestimmt. Und jetzt werde Ziff. 1 des Kantonsratsbeschlusses in der klaren, so beschlossenen Formulierung abgelehnt. Zuerst hätten die Kommissionsmitglieder zugestimmt und jetzt würden sie wieder nein sagen. Er frage sich, was jetzt konkret geschehe. Er möchte darum bitten, diesen Entscheid nochmals zu überdenken.

**Die Präsidentin** versteht die Frustration, insbesondere jene der Vertreter des Baudepartementes, die lange an der Vorlage gearbeitet hätten. Verfahrenstechnisch sei aber alles richtig abgelaufen. Die Frage sei, ob nochmals abgestimmt werden könne.

**Walter Locher** teilt mit, er stelle einen Rückkommensantrag. Er vermute, es sei nicht allen Kommissionsmitgliedern klar gewesen, was er mit seinem Rückweisungsantrag bezwecke. Er habe genau dieses Ergebnis der Schlussabstimmung verhindern wollen, weil noch Unsicherheiten bestehen würden. Deshalb habe er sich auch der Stimme enthalten, weil er mit den bestehenden Unsicherheiten der Vorlage nicht zustimmen könne. Aus diesen Gründen stelle er den Antrag auf Rückkommen und gleichzeitig um nochmalige Abstimmung über seinen Rückweisungsantrag.

**Bernadette Bachmann** teilt mit, die SP-Vertreterinnen seien völlig im Dilemma, weil ihr Antrag nicht durchgekommen sei. Sie seien jedoch klar für die Durchgangsplätze. Deshalb hätten sie sich der Stimme enthalten.

**Christof Gämperle** hält fest, mit der Abweisung der Vorlage wäre der Auftrag des Baudepartementes erledigt.

**Regierungsrat Willi Haag** führt aus, die SVP-Vertreter hätten gesagt, sie seien gegen die Vorlage. Bei der Einzelabstimmung hätten sie jedoch der Erstellung von fünf Durchgangsplätzen zugestimmt.

**Herbert Huser** verneint dies. Sie hätten sich der Stimme enthalten. Er verstehe die aktuelle Diskussion nicht. Es sei abgestimmt worden. Er könne mit dem Abstimmungsergebnis leben.

**Erich Zoller** bittet Walter Locher, seine Überlegungen zum Rückweisungsantrag nochmals darzulegen und auszuführen, welche Fragen beantwortet werden müssten. Er möchte wissen, welche Auswirkungen diese Abklärungen nach Meinung von Walter Locher auf sein persönliches Abstimmungsverhalten hätten. Falls Walter Locher ihm die Chancen des Rückweisungsantrags erklären könne, würde er sich bei der nochmaligen Abstimmung über den Rückweisungsantrag nicht mehr der Stimme enthalten, falls nochmals darüber abgestimmt werden könne.

**Walter Locher** legt dar, er habe einleitend erklärt, dass er für Durchgangsplätze für Schweizer Fahrende sei. Diese Einschränkung müsse aber mit einer entsprechenden Rückfallklausel sichergestellt sein, wenn der Kanton die Grundstücke zur Verfügung stelle. Wie dieser Mechanismus laufen würde, sei nicht bis ins Letzte abgeklärt, sondern es würden noch offene Fragen bestehen. Er begnüge sich nicht damit, jetzt dem Beschluss zuzustimmen und danach abzuwarten. Er wolle einigermassen mit Sicherheit wissen, was gegebenenfalls geschehe. Deshalb müsse die Verwaltung nochmals eine Abklärungsrunde machen, um die Vorlage zu retten. Ohne diese Abklärungen stimme er der Vorlage nicht zu, weil für ihn dann die Vorlage insgesamt nicht zutreffend sei.

**Erich Zoller** fragt nach, wie es nach Meinung von Walter Locher weitergehen würde, falls die Abklärungen durch die Verwaltung ergeben würden, dass die von der CVP favorisierte Lösung mit grosser Wahrscheinlichkeit rechtlich durchsetzbar wäre.

**Walter Locher** antwortet, seiner Ansicht nach sei es zulässig, in den Beschluss die Einschränkung "für Schweizer Fahrende" aufzunehmen. Weitere Bedingungen an die Landabgabe könnten wahrscheinlich nicht in den Kantonsratsbeschluss aufgenommen werden. Dies müsse aber abgeklärt werden. Mit der Staatskanzlei sei zu prüfen, ob diese Bedingungen in den Kantonsratsbeschluss oder in den Kauf- oder Mietvertrag aufgenommen werden müssten. Allenfalls sei auch die Errichtung einer entsprechenden Grunddienstbarkeit möglich. Im Weiteren stelle sich die Frage, was der Kantonsrat der Verwaltung verbindlich vorschreiben könne. Deshalb habe er auch die Frage gestellt, ob die für die Plätze vorgesehenen Grundstücke Teil des Verwaltungs- oder des Finanzvermögens seien. Es sei abzuklären, welche staatsverwaltungsrechtlichen Auflagen machbar seien. Er wolle nicht riskieren, dass der Kantonsrat in der Meinung, das Problem sei damit gelöst, einen Beschluss fasse, welchen die Juristen im Nachhinein als unzulässig bezeichnen würden.

**Die Präsidentin** lässt über den Rückkommensantrag abstimmen, um nochmals über den Rückweisungsantrag zur weiteren Abklärung entscheiden zu können.

**Die Kommission nimmt den Rückkommensantrag mit 8 zu 3 Stimmen bei 2 Enthaltungen an.**

**Christof Gämperle** erklärt, er habe gern einen klaren Auftrag. Er möchte daher beliebt machen, den Antrag so zu formulieren, dass die Vorlage zur Klärung der Zulässigkeit und der Sicherstellung der Einschränkung der Benützung der Durchgangsplätze auf Schweizer Fahrende zurückgewiesen werde.

**Die Präsidentin** stellt die Frage, ob die Variante der CVP mit fünf Durchgangsplätzen zum beschlossenen Kredit als Beschluss feststehe, falls eine Rückweisung zur Klärung dieser Fragen erfolge.

**Walter Locher** bestätigt dies. Der CVP-Antrag sei beschlossen worden. Es gehe jetzt nur noch darum, ob die Kommissionsmitglieder die Zusatzabklärungen befürworten würden oder nicht. Im Anschluss an die Abklärungen wäre dann nochmals die Schlussabstimmung über den Beschluss in der Fassung des CVP-Antrags durchzuführen.

**Die Präsidentin** unterbreitet den Antrag zur Abstimmung, die Vorlage zur Klärung der Zulässigkeit und der Sicherstellung der Einschränkung der Benützung der Durchgangsplätze auf Schweizer Fahrende zurückzuweisen.

**Die Kommission nimmt den Rückweisungsantrag mit 7 zu 5 Stimmen bei einer Enthaltung an.**

**Die Präsidentin** stellt fest, dass sich die Kommission damit zu einer dritten Sitzung treffen werde.

**Christof Gämperle** gibt bekannt, dass das Baudepartement wahrscheinlich ein externes Rechtsgutachten in Auftrag geben werde. Grund dafür sei nicht, dass die Verwaltung ein entsprechendes Gutachten nicht selbst erstellen könnte. Mit diesem Vorgehen solle hingegen die Unabhängigkeit des Gutachtens gewährleistet werden. Er habe aber auch den Einwand gehört, dass das von Nicolas Perrez genannte Gutachten betreffend den Kanton Aargau nur von einem Juristen der kantonalen Verwaltung erstellt worden sei. Weil er noch nicht wisse, wer mit der Erstellung des Gutachtens beauftragt werde und wie die Verfügbarkeit des Gutachters aussehe, sei es schwierig, schon heute festzulegen, wann die dritte Kommissionssitzung statt-

finden könne. Er schlage daher vor, darauf zu verzichten, bereits jetzt einen Termin zu vereinbaren.

## **5. Varia**

**Die Präsidentin** bemerkt, dass eine Medieninformation nicht angezeigt sei.

**Die Präsidentin** stellt fest, dass keine weiteren Fragen und Wortmeldungen gewünscht würden.

**Die Präsidentin** bedankt sich bei den Anwesenden und schliesst die Sitzung um 11.15 Uhr.

Jona und St.Gallen, 17. September 2009

Die Präsidentin der vorberatenden  
Kommission:

Der Protokollführer:

Barbara Keller-Inhelder

lic.iur. Roland Lippuner