



Kantonsrat

Protokoll der 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: Freitag, 15. Mai 2009, 8.15 bis 15.55 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
Heim-Keller Seline, Gossau, 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

Vertretung der Fahrenden

Huber Robert, Präsident Radgenossenschaft
Huber Bruno, Regionalvertreter Radgenossenschaft für St.Gallen

Mitarbeitende der 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
Kaiser Christin, Juristische Mitarbeiterin, Baudepartement, Protokoll

Traktanden:

1. Begrüssung, Mitteilungen
2. Überblick über die Vorlage
3. Aktuelle Situation der Fahrenden
4. Eintretensdiskussion mit Abstimmung

5. Spezialdiskussion
6. Rückkommen
7. Schlussabstimmung
8. Varia

Unterlagen: Kantonsratsbeschluss über die Finanzierung von Durchgangsplätzen für Fahrende (35.09.02), Botschaft und Entwurf der Regierung vom 17. März 2009 (Beratungsunterlage)

Beilagen:Präsentationsfolien zu Traktandum 2 (Einführungsreferate von Regierungsrat Willi Haag und Ueli Strauss)

- Referat von Robert Huber vom 15. Mai 2009 (Traktandum 3)
- Gutachten von Eigenmann/Rey/Rietmann, St.Gallen, vom 30. Mai 2001, erstellt im Auftrag der Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende"
- Standbericht 2005, verfasst von Eigenmann/Eugster/Gaudenz im März 2006, erstellt im Auftrag der Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende"
- Konzept der Regierung des Kantons St.Gallen vom Mai 2006

Geht an:

- Mitglieder der vorberatenden Kommission (Postadresse)
- Staatskanzlei (2)
- Baudepartement (5)

1. Begrüssung, Mitteilungen

Barbara Keller-Inhelder, Präsidentin der vorberatenden Kommission, begrüsst 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
- Huber Robert, Präsident Radgenossenschaft
- Huber Bruno, Regionalvertreter Radgenossenschaft für St.Gallen
- Kaiser Christin, Juristische Mitarbeiterin, Baudepartement, Protokoll

Die Präsidentin stellt fest, dass die vorberatende Kommission vollständig und beratungsfähig ist und die Präsenzliste zur Unterschrift zirkuliere.

Die Präsidentin weist darauf hin, dass das Kommissionsprotokoll nach Art. 67 des Kantonsratsreglements (sGS 131.11; abgekürzt KRR) bis nach Abschluss der Beratungen des Kantonsrates vertraulich sei. Die elektronische Aufzeichnung der Sitzung diene der Verfassung des Protokolls und werde nach Vorliegen desselben wieder gelöscht. Sie bitte um eine möglichst genaue, wortgetreue Protokollierung, nachdem sie selbst schon schlechte Erfahrungen gemacht und eigene Aussagen nicht mehr wiedererkannt habe.

2. Überblick über die Vorlage

Die Präsidentin erteilt Regierungsrat Willi Haag das Wort.

Regierungsrat Willi Haag begrüsst die Anwesenden. Das Baudepartement halte Vorlagen für Strassenprojekte bereit, unterbreite immer wieder Hochbauprojekte, habe kürzlich ein Energiegesetz vorgelegt sowie ein Wasserbaugesetz. Heute gehe es um etwas ganz anderes. Die heutige Vorlage sei frankenmässig zwar klein, vom Arbeitsumfang her aber enorm und auch schon seit Jahren in der Diskussion.

Er wolle gerne wissen, ob die Anwesenden Fahrende persönlich kennen würden? Ob sie selbst schon Erfahrungen mit Fahrenden gemacht hätten? Ob sie ihre Kenntnisse über Fahrende selbst oder nur übers Hörensagen erworben hätten? Ob sie wüssten, welche Rolle die Fahrenden in der Schweiz spielten – als Schweizer Staatsangehörige, Militärdienstpflichtige, Steuerzahler u.s.w. Er selbst habe sich diese Fragen auch stellen müssen, als er als Gemeindepräsident in Wittenbach unvorbereitet mit Fahrenden in Kontakt gekommen sei. An einem Sonntagmorgen hätten sich 10 bis 15 Wagen ohne Vorankündigung auf dem Schwimmbad-Parkplatz in Wittenbach niedergelassen. Auf dem danebenliegenden Sportplatz seien verschiedene Veranstaltungen geplant, der Parkplatz selbst ab Montag für das Militär reserviert gewesen. Die Wohnwagen seien teilweise ohne Zugfahrzeuge abgestellt worden, eine kurzfristige Verschiebung somit nicht möglich. Die Nachbargemeinde habe niemanden übernehmen wollen. Die Polizei sei zwar in regelmässigen Abständen erschienen, habe aber auch nur Notizen gemacht. Er habe auf dem Platz versucht, die Angelegenheit zu regeln und gemerkt, dass zwar niemand gegen Fahrende sei, aber auch von niemandem Hilfe erwartet werden könne. Was hätte er machen sollen? Wegweisen mit Hilfe eines Grenadierzugs? Eine Erwähnung im Blick habe er vermeiden wollen. Man habe dann eine Lösung gefunden. Im Nachhinein habe er sich bei der Polizei nach den Handlungsmöglichkeiten erkundigt aber auch keine hilfreiche Auskunft erhalten.

Situation der Fahrenden in der Schweiz: Fahrende oder "Zigeuner", wie man sie im Volksmund nenne, umfassten verschiedene Volksgruppen. Dazu gehörten einerseits die Roma und Sinti, die im Mittelalter von Indien nach Europa ausgewandert seien. Eine kulturell eigenständige

Gruppe bildeten die Jenischen, zu der in der Schweiz die Mehrheit der Fahrenden gehöre. Die ethnische Herkunft der Jenischen sei ungeklärt. Sie pflegten eine eigenständige Kultur und Sprache, das Jenisch. In der Schweiz lebten schätzungsweise 30'000 Jenische. Davon sei allerdings nur ein kleiner Teil, ca. 3'000, aktiv Fahrende, die ihre Kultur des Unterwegssein aktiv pflegten. Die anwesenden Herren Robert und Bruno Huber seien Jenische. Sie seien Vertreter der Radgenossenschaft der Landstrasse, dem Dachverband der Schweizer Fahrenden, und würden später noch einen Einblick in die Kultur und Lebensweise der Fahrenden in der Schweiz geben, um der Kommission auch eine möglichst sachliche Beurteilung zu ermöglichen.

Der Umgang mit den Fahrenden in der Schweiz sei ein dunkles Kapitel und immer wieder von Diskriminierungen und Ausgrenzungen geprägt gewesen. Grosses Unrecht sei der jenischen Bevölkerung in der Schweiz unter anderem von 1926 bis 1973 durch die Tätigkeit des Pro Juventute-Hilfswerks "Kinder der Landstrasse" wiederfahren. Allein im Kanton St.Gallen seien 96 Kinder von ihren Eltern getrennt und in Heimen, Anstalten und Pflegefamilien platziert worden. Zu erwähnen seien auch die Zwangseinbürgerungen von Jenischen, die vor allem im 19. Jahrhundert stattgefunden hätten. Die Schweiz habe während des Holocaust im 2. Weltkrieg auch Fahrende an Deutschland ausgeliefert und trage so eine Mitverantwortung an deren Ermordung. Und erst vor vierzehn Tagen habe er in der Sonntagszeitung gelesen, dass Polizisten in Genf in Pässe von Fahrenden die Vermerke "Bettler" und "gefährlich" hineingeschrieben hätten. Die Stadt habe sich entschuldigen und die Unterlagen ersetzen müssen.

(Folie: Fahrende sind anerkannte nationale Minderheit)

Die schmerzlichen Erfahrungen über die Folgen der Verfolgung und Ausgrenzung von Minderheiten in der europäischen Vergangenheit seien der wichtigste Anstoss für das Rahmenübereinkommen des Europarates zum Schutz nationaler Minderheiten gewesen, das von der Schweiz im Jahr 1998 ratifiziert worden sei. Heute würden die Fahrenden in der Schweiz als nationale Minderheit im Sinn dieses Rahmenübereinkommens gelten, welches die Schweiz im Jahr 1998 ratifiziert habe.

Die Vertragsstaaten würden sich für ein aktives Eintreten für die Minderheiten verpflichten. So sei die Schweiz verpflichtet, "Bedingungen zu fördern, die es Angehörigen nationaler Minderheiten ermöglichen, ihre Kultur zu pflegen und weiterzuentwickeln und die wesentlichen Bestandteile ihrer Identität, nämlich ihre Religion, ihre Sprache, ihre Traditionen und ihr kulturelles Erbe zu bewahren".

Die fahrende Lebensweise, welche nicht in unsere eigene gewohnte Lebensweise passe, sei ein wesentlicher Bestandteil der Identität der Fahrenden, die es zu bewahren gelte.

(Folie: Gleichstellung nach Bundesverfassung)

Auch nach dem Gleichstellungsartikel der Bundesverfassung würden für Minderheiten besondere Schutzansprüche gelten. Der Artikel 8 Absatz 2 BV verbiete Diskriminierungen wegen Herkunft, Rasse, Geschlecht, Alter, Sprache wie auch der Lebensform und weiterer Merkmale. Eine starke Beeinträchtigung ihrer Lebensform erlebten die Fahrenden heute vor allem durch den akuten Mangel an adäquaten Haltemöglichkeiten. Weil sich unsere Raumplanung primär an den Bedürfnissen der sesshaften Bevölkerung (Grundeigentümer; nicht Mieter, Pächter, Natur) ausrichte, würden die Fahrenden damit indirekt diskriminiert.

Akuter Mangel an Durchgangs- und Standplätzen

(Folie: Akuter Mangel an Durchgangs- und Standplätze – Bild Campieren verboten)

Jeder Quadratmeter sei heute in den Nutzungsplänen geregelt; jedes Grundstück gehöre jemandem, brachliegende oder extensiv genutzte Flächen seien im dichtbesiedelten Mittelland selten geworden. Die Schweiz sei auch schlicht sehr viel kleiner als Nachbarstaaten. Diese Situation sei schwierig für Menschen mit nomadischer Lebensweise, die auf ihren Reisen auf

genügend Haltemöglichkeiten angewiesen seien. Der Verweis auf Campingplätze sei keine Lösung, auf Campingplätzen würden Fahrende nicht zugelassen.

Im Jahre 2001 sei im Auftrag der Bundesstiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende" vom St.Galler Büro Eigenmann/Rey/Rietmann das Gutachten "Fahrende und Raumplanung" erstellt worden. Das Gutachten sowie der aktualisierte Standbericht aus dem Jahr 2005 zeigten auf, dass in der Schweiz ein akuter Mangel an Haltemöglichkeiten für Fahrende bestehe. Allein im Kanton St.Gallen würden demgemäss sechs Durchgangsplätze und vier Standplätze benötigt.

(Folie: Definition Durchgangs- u. Standplatz)

Unter Durchgangsplatz werde ein Standort für den kurzfristigen Aufenthalt während der Reisezeit zwischen Frühling und Herbst verstanden, unter Standplatz eine Anlage, die vor allem während der Wintermonate ständig benutzt werde. An diesen Orten seien die Kinder dann auch schulpflichtig.

Zu erwähnen seien auch die sogenannten Transitplätze, die von ausländischen Fahrenden auf der Durchreise benutzt würden, die meist in sehr grossen Konvois verkehrten und wie die Fahrenden damals in Wittenbach, beispielsweise vom Elsass her einreisten. Solche Transitplätze, welche heute aber nicht Gegenstand der Diskussion seien, gebe es in Bonaduz, Kaiseraugst und Martigny. Daneben gebe es noch den spontanen Halt bei Privaten, die den Fahrenden Gastrecht bieten. Dafür brauche es zwar keine Rechtsgrundlage, dennoch sei auch der spontane Halt bei zehn bis 15 Wagen nicht problemlos. Gegenstand der Planung im Kanton St.Gallen seien jedoch bis jetzt nur die Durchgangs- und Standplätze.

Recht der Fahrenden auf Haltemöglichkeiten

(Folie: Zitat RPG Art. 3 Abs. 3)

Am 28. März 2003 habe das Bundesgericht in seinem Urteil 1A.205/2002 ausdrücklich das Recht der Fahrenden auf angemessene Haltemöglichkeiten anerkannt. Das eidgenössische Raumplanungsgesetz (Art. 3 Abs. 3) verlange, dass die Siedlungsgebiete nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten seien. In der Raumplanung seien deshalb die besonderen Bedürfnisse der Fahrenden zu berücksichtigen.

Der Bundesgerichtsentscheid sei klar, aber nicht ganz einfach umzusetzen. Im Entscheid sei es um eine Gruppe von Fahrenden gegangen, die in Céligny im Kanton Genf ohne Baubewilligung einen Standplatz in der Landwirtschaftszone errichtet hätten. Eine nachträgliche Ausnahmebewilligung (gestützt auf die Art. 24ff des Raumplanungsgesetzes) habe nicht gewährt werden können; die Fahrenden hätten nicht mehr Rechte als die übrigen Einwohner. Das Bundesgericht habe jedoch ausdrücklich festgehalten, dass die besonderen Bedürfnisse der Fahrenden in der Planung berücksichtigt werden müssten. So seien geeignete Zonen und Standorte vorzusehen, die den Fahrenden eine ihren Traditionen entsprechende Lebensweise ermöglichen. Sollte sich dafür keine bestehende Zone eignen, sei es Aufgabe der Planungsbehörden, für die Ausscheidung entsprechender Zonen zu sorgen und diese auch rechtlich zu sichern.

(Folie: Druck nimmt zu)

Bezugnehmend auf das Bundesgerichtsurteil erwarte der Bund seither von den Kantonen, dass diese die benötigten Durchgangs- und Standplätze für Fahrende im Richtplan bezeichnen. Jeder Richtplan werde genau geprüft und beanstandet. Im Kanton St.Gallen seien die Plätze im Grundsatz in den Richtplan aufgenommen worden, wozu sich bis jetzt noch niemand in der Vernehmlassung geäussert habe. Dies sei wohl darauf zurückzuführen, dass bis jetzt noch nicht feststehe, wo denn diese Plätze konkret eingerichtet werden sollten. Dies werde direkt mit den Gemeinden geklärt.

Auch von aussen werde das Handeln der Behörden in Bezug auf die Fahrenden zunehmend kommentiert. So berichteten die Medien immer häufiger über die Situation der Fahrenden und kritisierten die Behörden, wenn sie während Jahren untätig seien.

Gestützt auf ein Gutachten zur Umsetzung des Rahmenübereinkommens zum Schutz nationaler Minderheiten habe der Europarat die Schweiz im Jahr 2008 erneut aufgefordert, sich mehr für die Anliegen der Fahrenden einzusetzen.

Situation im Kanton St.Gallen

Vergebliches Bemühen des Kantons in der Vergangenheit

Die Bemühungen, Lösungen zu finden, seien schwierig, weil das Thema vermieden werde.

(Folie: Collage aus Zeitungsschlagzeilen zu Fahrenden)

Nach dem geltenden Bau- und Planungsrecht liegt die alleinige Planungshoheit im Kanton St.Gallen grundsätzlich bei den politischen Gemeinden. Die politischen Gemeinden hätten dieses Problem zu lösen. Dem Kanton komme deshalb bei der Schaffung von Durchgangs- und Standplätzen in erster Linie eine koordinative Rolle zu. Trotzdem seien die Fahrenden für den Kanton seit vielen Jahren ein Dauerthema. Bereits in den Jahren 1985 und 1989 habe sich die Regierung aufgrund von parlamentarischen Vorstössen bereit erklärt, die Bestrebungen zur Bereitstellung von Stand- und Durchgangsplätzen zu unterstützen. Passiert sei aber praktisch nichts.

Auf Ersuchen der Radgenossenschaft habe das Baudepartement dann im Jahr 1995 im Auftrag der Regierung eine Umfrage bei den Regionalplanungsgruppen durchgeführt und die Gemeinden eingeladen, geeignete Grundstücke für Standplätze zu bezeichnen - ergebnislos. Die Umfrage sei 1998 wiederholt worden, ebenso ohne Erfolg. Er sei als damaliger Gemeindepräsident ebenfalls Empfänger der entsprechenden Anfrage gewesen, habe aber auch nicht reagiert. Zum einen sei unklar gewesen, ob denn überhaupt eine Antwort erwartet werde, und zum anderen habe man nicht die einzige Gemeinde sein wollen, die einen Platz anbiete und die Folgen tragen müsse. Von 1999 bis 2002 habe das Baudepartement dann selbst intensiv nach geeigneten Plätzen im Linthgebiet (A53 Werkhof Schmerikon) und im Raum Wil (Kanti Wil) gesucht, wo Lösungen für die dort ansässigen Fahrenden am dringlichsten gewesen seien. Der Platz im Linthgebiet sei zuerst toleriert worden, dann aber aufgrund des Baus der A53 unter eine Brücke verlegt und schliesslich, da dort wiederum der Werkhof erstellt werden sollte, aufgehoben worden. Auch in Wil sei der Platz erst toleriert worden, dann aber mit dem Bau der Kantonsschule aufgehoben worden. Widerstand von den zuständigen Behörden wie von Nachbarn sei aber selbst dann aufgekommen, wenn Standplätze auf kantonseigenen Grundstücken und ohne Kostenbeteiligung der politischen Gemeinden hätten verwirklicht werden sollen.

Kanton übernimmt Bürgschaft für Standplätze

Die Vorbehalte vieler Gemeinden gegen die Schaffung von Standplätzen liessen sich unter anderem mit der Angst erklären, dass Fahrende mit Wohnsitz in der Standplatzgemeinde unter Umständen dieser Gemeinde als Fürsorgefälle zur Last fallen könnten.

(Folie: Mustervereinbarung für Standplätze)

Aufgrund dieser Erkenntnis habe die Regierung im Januar 2001 dem Vorschlag einer verwaltungsinternen Arbeitsgruppe zugestimmt, mittels Leistungsvereinbarung den Standplatzgemeinden eine Art Bürgschaft zu geben. Der Kanton übernehme damit die nicht gedeckten Kosten, die den Gemeinden durch den Verbleib der Fahrenden auf den Standplätzen entstünden. Darunter würden Kosten im Bereich Sozialhilfe, Schul- und Gesundheitswesen sowie Mieten einschliesslich Nebenkosten fallen. Er habe die Arbeitsgruppe damals persönlich geleitet. Die Frage auch an alle anderen Departemente sei gewesen, ob der Kanton für diese Kosten haften wolle trotz fehlender Rechtsgrundlage und obschon an sich die Gemeinden verantwortlich wären. Die Lösung sei dann auch tatsächlich gefunden und von der Regierung genehmigt worden, und man habe nun mit den Standortgemeinden Uznach, Wil und bald auch St.Gallen (Schiltacker) bei den Standplätzen eine entsprechende Vereinbarung und von Seiten des Kantons die Zusicherung, dass solche Kosten übernommen würden. Dies sei Schritt 1 gewesen.

In Bezug auf die Durchgangsplätze habe man sich überlegt, dass für diese, solange noch kein Eigenbedarf angemeldet werde, unüberbaute eingezonte Grundstücke zur Verfügung gestellt werden könnten! Diese Überlegung sei blauäugig gewesen. Es sei zwar niemand dagegen, aber auch niemand bereit gewesen, Land zur Verfügung zu stellen.

Es müsse nochmals daran erinnert werden, dass diese Aufgaben und Leistungen eigentlich klar in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinden gehörten. Der Kanton übernehme diese Bürgschaft nur, damit die Gemeinden überhaupt Hand bieten würden für eine Problemlösung, für die sie aufgrund ihrer Planungshoheit selber zuständig wären.

Lösungssuche bei Standplätzen

In der Zwischenzeit sei man der Lösung der Standplatzfrage ein gutes Stück näher gekommen:

(Folie: Fotos vom Standplatz Uznach)

Im Herbst 2002 habe beispielsweise ein Standplatz in Uznach als Ersatz für den auf dem Areal des Werkhofs und Polizeistützpunkts Schmerikon gelegenen Standplatz verwirklicht werden können. Dabei hätten die allgemeinen umweltrechtlichen Bedingungen erfüllt sein müssen, d.h. die Abwasserentsorgung, der Unterhalt, die elektrische Versorgung. Es gebe keine Privilegien für diese Plätze.

(Folie: Standplatzfrage bald gelöst)

Auch in Wil habe der Kanton beim Bau der Kantonsschule einen Ersatz für das dort bestehende Standplatzprovisorium finden müssen. Im Sommer 2006 habe dann ein Standplatz mit 10 Stellplätzen neu eröffnet werden können. Zudem sei mit sehr viel Aufwand ein bestehendes Standplatzprovisorium zonenrechtlich in eine definitive Lösung überführt worden. Mit beiden Gemeinden, Uznach und Wil, habe das Baudepartement Vereinbarungen nach dem erwähnten Muster abgeschlossen. In der Stadt St.Gallen werde zur Zeit ein weiterer Standplatz im Gebiet Schiltacker geplant. Die Aufgabe der Standplätze wäre damit erfüllt.

Konzeptauftrag

Regierungsauftrag für Konzept Durchgangsplätze

(Folie: Auftrag für Konzept Durchgangsplätze)

Aufgrund der schwierigen Erfahrungen bei der Standplatzsuche sei beim Kanton die Einsicht gereift, dass bei den Durchgangsplätzen nur mit Initiative des Kantons mit direktem Einbezug der eigentlich zuständigen Gemeinden und unter Beteiligung der Betroffenen innert nützlicher Frist eine Lösung zu finden sei. Der Gemeindepräsidenten-Vereinigung habe der Kanton eine Unterstützung zusammen mit der Regionalplanungsgruppe offeriert. Im Frühling 2004 habe deshalb die Regierung eine Konzeptgruppe eingesetzt mit dem Auftrag, bis im Jahr 2006 ein Standortkonzept für Durchgangsplätze vorzulegen.

Aufgrund der grundsätzlichen Zuständigkeit der politischen Gemeinden sei die Vereinigung St.Galler Gemeindepräsidentinnen und Gemeindepräsidenten (VSGP) zusammen mit ihm Auftraggeber des Konzepts gewesen. Die Federführung sei Ueli Strauss, dem Leiter des Amtes für Raumentwicklung und Geoinformation im Baudepartement, übertragen worden. In der Konzeptgruppe seien die Regionen, die Fahrenden und berührte Stellen der Kantonsverwaltung vertreten gewesen. Als wesentliche Leitplanke sei vorgegeben worden, dass der tatsächliche Bedarf an Durchgangsplätzen für das Konzept erarbeitet werden müsse und massgeblich sein soll. Im Weiteren seien verschiedene Lösungen für die Aufgabenteilung zwischen Kanton und politischer Gemeinde aufzuzeigen und zu bewerten gewesen.

Ueli Strauss, der Leiter des Amtes für Raumentwicklung und Geoinformation, werde nun das Konzept, auf welches man sich mit der VSGP geeinigt und das die Regierung verabschiedet

habe, das Planungsvorgehen und die Gestaltung und Kosten der Durchgangsplätze vorstellen. Es sei ein einfacher, pragmatischer Weg mit einer klaren Aufgabenteilung.

Ueli Strauss bemerkt einführend, dass es sich einmal mehr um kein einfaches Geschäft des AREG handle, wenn auch um eine spannende und interessante Arbeit, die jedoch mit sehr viel Aufwand verbunden sei. Im Folgenden stelle er das Konzept vor.

Der Auftrag sei wie erwähnt im Januar 2004 erteilt worden. Sämtliche Regionen seien teils durch Geschäftsführer, teils durch Gemeindepräsidenten vertreten gewesen. Von Seiten der kantonalen Stellen hätten vorab das Sicherheits- und Justizdepartement sowie das Finanzdepartement mitgearbeitet. Den Lenkungsausschuss hätten Regierungsrat Willi Haag sowie zwei Gemeindepräsidenten gebildet. Man habe drei Ziele verfolgt: die Ermittlung des Bedarfs an Durchgangsplätzen, die Abklärung der Standortanforderungen und die Klärung der Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden sowohl in Bezug auf die Erstellung der Plätze als auch den Betrieb und weitere Kosten.

Zum Bedarf: Zur Bedarfsabklärung habe man zum einen das Gutachten von Eigenmann/Rey/Rietmann aus dem Jahr 2001 beigezogen, welches von der Bundesstiftung in Auftrag gegeben worden sei. Die Stiftung sei vom Bund eingesetzt worden und werde vom ehemaligen Regierungsrat des Kantons Appenzell A.Rh., präsiert. Zum andern seien Diskussionen in der Konzeptgruppe geführt worden, in welcher sowohl die Fahrenden selbst als auch die Regionen vertreten gewesen seien. Dabei habe sich gezeigt, dass die Bedarfsannahme von sechs Durchgangsplätzen grundsätzlich in Ordnung sei. Die Plätze sollten in der Nähe der Agglomerationen liegen. Die Fahrenden würden dorthin ziehen, wo sie Arbeit finden, d.h. in der Nähe von Industrie und Gewerbe. Herr Huber beispielsweise sei Altmetall-Händler.

Anforderungen an einen Durchgangsort: Ein Platz sollte etwas zehn bis fünfzehn Wagen aufnehmen können, was der Durchschnittsgrösse einer Sippe von schweizerischen Fahrenden entspreche. Es sollte sich um eine etwa 1'500 bis 2'000 m² grosse ebene Fläche handeln, welche Wasser-, Abwasser- und Stromanschluss, WC/Dusche und Abfallcontainer aufweise, also im Prinzip die Anforderungen an einen Campingplatz erfülle. Der Platz sollte idealerweise am Ortsrand liegen, d.h. am Rand von Industrie- und Gewerbegebiet und nicht so sehr neben Wohngebiet, da eben die Fahrenden am gleichen Ort wohnen und arbeiten würden. Zonenrechtlich sei dies eine spezielle Situation, es würden aber die gleichen Voraussetzungen wie sonst auch gelten. Das bedeute, dass die Grundstücke entweder bereits eingezont oder eine Einzonung zumindest möglich sein müsse. Es gebe keine Ausnahmegewilligung.

Aufgabenteilung Kanton-Gemeinden für Bau und Betrieb Durchgangsorte: Weiter sei mit den Regionen und Gemeinden intensiv über die Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden in Bezug auf den Bau und den Betrieb der Durchgangsorte diskutiert worden. Dabei habe sich gezeigt, dass nur dann ein Resultat zu erwarten sei, wenn der Kanton sich massgeblich beteilige. Entsprechend baue das Konzept auf einem partnerschaftlichen Modell auf: Der Kanton soll das Land kaufen und die Infrastruktur erstellen, währenddem der Betrieb der Plätze von den Standortgemeinden übernommen werde. Die Fahrenden bezahlten eine kostendeckende Miete. Die Folgekosten im Sozial- und Gesundheitswesen sollten analog der Vereinbarungen betreffend Standplätze vom Kanton ausgeglichen werden. Der Schulbesuch der Kinder werde allerdings nur in den Standplatz-Vereinbarungen geregelt und sei dann auch für die Sommermonate gewährleistet, d.h. die Schule schicke den Kindern beispielsweise Aufgaben nach. Zu grösseren Unterhaltskosten sei es in den zwei bestehenden Beispielplätzen Bonaduz und Liestal bis jetzt noch nie gekommen.

Betrieb Durchgangsort durch die Gemeinde: Es werde jeweils eine Betriebsvereinbarung sowie ein Platzreglement erstellt. Die Gemeinden müssten einen Platzwart stellen, der die Benutzer erfasse, Voranmeldungen entgegennehme, das Inkasso erledige und den kleinen Unterhalt zu erbringen habe. Vorgesehen sei eine Nettomiete von Fr. 10.— pro Tag und Wagen. Die Fahrenden hätten ein Depot von Fr. 200.— bis Fr. 300.— pro Wohnwagen zu bezahlen, das ihnen rückerstattet würde, wenn sie den Platz wieder sauber verlassen. Die Verweildauer pro Familie solle auf einen Monat begrenzt werden, damit eben aus einem Durchgangsort kein

Standplatz werde. Die Plätze seien in erster Linie für Fahrende mit Schweizer Wohnsitz reserviert. Dies sei gross diskutiert und auch mit der eidgenössischen Rassismus-Kommission abgeklärt worden. Ein Schild mit der Aufschrift "nur für Schweizer Fahrende" sei aber nicht möglich.

Projektorganisation: Das AREG habe den Auftrag erhalten, in einem ersten Schritt im Austausch mit den Gemeinden, der Regionalplanung und der Radgenossenschaft abzuklären, welche Platz-Standorte überhaupt denkbar wären. Zum einen würde das AREG selbst Vorschläge bringen, zum andern kämen solche aus den Regionen. In einem zweiten Schritt seien dann Verhandlungen mit den Grundeigentümern wie mit den Standortgemeinden zu führen. In Thal beispielsweise habe man mit dem VBS verhandelt. Der Bund habe klar signalisiert, dass beim Verkauf von nicht mehr benötigten Grundstücken der Kanton Vorrang habe. Mit den Fahrenden werde schliesslich abgeklärt, ob sich ein Platz für ihre Bedürfnisse überhaupt eigne. Beim Vorliegen möglicher Standorte sei anschliessend vertieft abzuklären, ob der Grundeigentümer überhaupt verkaufsbereit sei. In der Region Wil beispielsweise sei dies nicht der Fall gewesen, weshalb das Projekt habe aufgegeben werden müssen. Zu berücksichtigen sei auch die planungsrechtliche Situation, die Möglichkeit der Erschliessung und Weiteres. Ein Durchgangspfad könne wie erwähnt nicht einfach auf der Wiese errichtet und eine unzulässige Kleinstbauzone geschaffen werden. Schliesslich sei auch die Akzeptanz im Umfeld ein Thema. Diesbezüglich sei am Beispiel Gossau ersichtlich, dass der Kanton viel in Information investiere.

Werde mit Grundeigentümer und Standortgemeinde eine grundsätzliche Einigung gefunden, so folge die Detailprojektierung. Diesbezüglich liege die Federführung beim Baudepartement bez. der Abteilung Landerwerb, welche die Abwicklung des Landkaufvertrages übernehme. Die Öffentlichkeit und die Nachbarschaft würden periodisch informiert. In Gossau habe man zuerst eine grosse öffentliche Informationsveranstaltung durchgeführt, an welcher auch Herr Huber teilgenommen habe. Die Veranstaltung sei von rund 80 Personen besucht worden, unter anderem auch vom Stadtpräsidenten von Gossau. Eine weitere Veranstaltung habe es mit etwa 20 Grundeigentümern im Industriegebiet gegeben, welche sich in der Folge gemeinsam durch einen Anwalt vertreten liessen. Es habe auch Treffen mit dem Quartierverein Winkeln gegeben mit etwa zehn Teilnehmern. Nach der Bereinigung des Projekts habe man sich nochmals getroffen und über die Anpassungen informiert. Es werde also so gut wie möglich auf die Anliegen der Nachbarschaft und der Öffentlichkeit eingegangen. Grenzen gebe es dort, wo jedes mögliche Detail geregelt werden wolle. Das Bauprojekt selbst werde anschliessend durch das Hochbauamt ausgearbeitet. Eventuell sei ein Teilzonenplan notwendig. Am Schluss steige man in das Baugenehmigungsverfahren ein, so wie jetzt beispielsweise in Gossau. Dort habe man nun lange gefeilt und ausgearbeitet, aber es sei auch klar, dass es Einsprachen geben werde.

Pro und Kontra am Beispiel Gossau: Vorgesehen sei, dass der Platz an den Rand des Industriequartiers von Gossau zu liegen komme. Das Grundstück gehöre der Stadt Gossau. Der Entscheid für diesen Standort sei das Ergebnis eines Prozesses zusammen mit der Regionalplanung; man habe mit allen Gemeinden gesprochen, beispielsweise auch Standorte in Wittenbach, St.Gallen und Andwil abgeklärt. Der Platz in Gossau habe sich aber als der idealste herausgestellt. Es handle sich um eingezontes, erschlossenes Land an peripherer und auch aus Sicht der Fahrenden sehr günstiger Lage. Es liesse sich zwar tatsächlich fragen, ob ein Durchgangspfad in der Industriezone zonenkonform sei; nach Auffassung des Baudepartementes könne dies aber bejaht werden. Von Seiten der Gegner werde insbesondere eine Verschwendung von Industrieland geltend gemacht und von den Nachbarn Vandalismus befürchtet. Es sei auch vor allem von Glas Trösch, vorgebracht worden, dass die Umgebung für die Kinder der Fahrenden gefährlich sei. Die Rega befürchte sodann Lärmklagen und der Quartierverein Winkeln eine Mehrbelastung für das Quartier.

Aktueller Stand Projekt Durchgangspfade: In der Region Wil habe man intensive Diskussionen geführt und eigentlich ein von der Gemeinde anerkanntes Grundstück in Uzwil gefunden. Nachdem der private Grundeigentümer aber zum Verkauf nicht bereit gewesen sei, suche man

nun zusammen mit dem Kanton Thurgau nach einer gemeinsamen Standort-Alternative. In Gossau habe man wie gesagt einen Standort gefunden und stehe die Baueingabe bevor.

Das Grundstück in Thal, ein ehemaliges Munitionsdepot, gehöre dem VBS. Ein Detailprojekt sei vorhanden. Es sei nun eine nochmalige Informationsveranstaltung für alle Anwohner vorgesehen und man hoffe, das Baugesuch im Herbst 2009 einreichen zu können.

In der Region Werdenberg-Sargans seien die Abklärungen noch im Gang. Der mögliche Standort in Sargans wäre ideal. Es würden aber verschiedene Lösungen diskutiert. Im Raum Rapperswil-Jona hoffe man, im Rahmen der Ortsplanungsrevision eine Lösung zu finden.

Ungelöst: Transitplätze...: Mit den offenen Grenzen seien grundsätzlich auch grosse Konvois von ausländischen Fahrenden in der Schweiz zu erwarten. Diese Konvois umfassten ohne Weiteres bis zu 50 Wohnwagen. Heute gebe es drei Transitplätze in der Schweiz. Eine Zunahme von ausländischen Fahrenden sei mit Blick auf den freien Personenverkehrs zu erwarten. Der Transit müsse für diese Gruppen möglich sein, es wäre aber wichtig, die Konvois entlang der grossen Verkehrsachsen (A1 und A13) kanalisieren und so Konflikte verhindern zu können. Es sei aber noch völlig offen, wo genau weitere Transitplätze denkbar wären. Sicher müsse diese auch mit den Nachbarkantonen diskutiert werden. Man sei bis jetzt immer auch in Kontakt mit der Polizei und der Leidensdruck sei heute noch nicht so gross, dass jetzt sofort gehandelt werden müsste. Allerdings sei gerade kürzlich ein Konvoi mit mehreren Polizeifahrzeugen zum Kanton hinausbegleitet worden.

Gestaltungsziele für Durchgangsplätze: Die Plätze sollten sauber und gut, d.h. nicht mit Baracken, gestaltet und den Bedürfnissen der Fahrenden entsprechend eingerichtet sein. Im Sinn einer Corporate Identity solle ein einheitliches Eingangstor installiert werden. Vorgesehen sei ein flexibles Konzept mit gleichartigen vorfabrizierbaren Kuben, das nicht allzu teuer und an den verschiedenen Standorten brauchbar sein sollte. Die Plätze sollen mit Hecken und nicht nur mit Zäunen umfasst werden.

Beispiel Durchgangsplatz Thal Fuchsloch: Das Grundstück liege jetzt noch im Übrigen Gemeindegebiet, weshalb es eine Umzonung brauche. Die Gemeinde könne damit im oberen Grundstücksbereich aber auch ihr Reit- und Hundesportproblem lösen. Der Platz werde mit gelbem Jurakalk eingeschottet. Es sei je ein Kubus mit WC/Dusche für Frauen und Männer sowie einer für Container und Infrastruktur vorgesehen. Ursprünglich habe man vier Kuben geplant, aus Kostengründen aber auf drei reduziert. Die Baukörper bestünden aus rot eingefärbtem Dämmbeton. Rot sei eine warme Farbe und habe zudem einen guten Wiedererkennungswert. Die Kosten seien viel höher als im Konzept ursprünglich angenommen. Ausgegangen sei man von Fr. 800'000.—. Die Erhöhung betreffe insbesondere die Bereiche Grundstückkauf und Erschliessung. In Gossau müsse beispielsweise Industrieland gekauft werden und in Thal die Zufahrt viel breiter ausgestaltet werden als vorgesehen. Dort sei die Erschliessungsfrage an der Informationsveranstaltung bereits angesprochen worden. Man versuche, solche Einwände aufzugreifen und möglichst genau abzuklären. Auch die gute Gestaltung und Integration der Baukörper koste, weil man eine massive, dafür unterhaltsarme Konstruktion gewählt habe.

Ueli Strauss gibt das Wort an Regierungsrat Willi Haag zurück.

Regierungsrat Willi Haag verdankt die Ausführungen von Ueli Strauss. Er weist darauf hin, dass mit dem gewählten konzeptionellen Vorgehensweise St.Gallen anfänglich noch eine Pionierrolle innegehabt habe. Inzwischen würden aber auch andere Kantone das Thema Durchgangs- und Standplätze aktiv angehen:

Erfahrungen von anderen Kantonen

(Folie: Auch andere Kantone sind aktiv)

- Der Kanton Appenzell Ausserrhoden habe in seiner Richtplananpassung 2006 für zwei bestehende Durchgangsplätze die planungsrechtliche Sicherung richtungsweisend festgelegt.
- Der Kanton Thurgau behandle das Thema Stand- und Durchgangsplätze in seiner laufenden Richtplan-Gesamtüberarbeitung.
- Der Kanton Graubünden fördere die Erstellung von Durchgangs- und Standplätzen finanziell und mit Beratung der Gemeinden, etwa so wie im Kanton St.Gallen. Er übernehme auch ungedeckte Kosten, die sich aus dem Aufenthalt der Fahrenden ergeben.
- Der Kanton Zürich erarbeite zurzeit ein Konzept für die Schaffung von neuen Durchgangs- und Standplätzen, das er bis im Jahr 2010 im Richtplan verankern wolle.
- Der Kanton Aargau habe im Jahr 2007 ein Konzept nach dem St.Galler Vorbild verabschiedet. Die für die Umsetzung notwendigen Planungs- und Baukredite seien vom Kantonsrat genehmigt worden.
- Der Kanton Basel-Landschaft habe zwar noch kein Konzept erarbeitet. Der von ihm finanzierte Durchgangsplatz in Liestal diene aber für die im Kanton St.Gallen geplanten Durchgangsplätze als Vorbild.

(3 Folien: Fotos Durchgangsplatz Liestal BL)

Der Durchgangsplatz in Liestal sei im Jahr 2004 eröffnet worden. Er liege am Bauzonenrand, in Nachbarschaft zu einem Schrebergarten, und biete Platz für ungefähr 12 Wohnwagen. Der Platz werde von den Fahrenden als vorbildlich gelobt. Anders als im Liestal wolle man aber in St.Gallen eine grüne Umgebungshecke pflanzen, um einen Ghettoeindruck zu vermeiden.

(Folie: Foto Durchgangsplatz Bonaduz GR)

Der Durchgangsplatz in Bonaduz im Kanton Graubünden sei auf Initiative der Gemeinde erstellt und im Juni 2007 in Anwesenheit der damaligen Regierungsrätin und heutigen Bundesrätin Evelin Widmer-Schlumpf eingeweiht worden.

(Folie: Positive Erfahrungen in Liestal und Bonaduz)

In Liestal wie auch in Bonaduz seien die Erfahrungen der Gemeinden mit dem Betrieb der Durchgangsplätze positiv. Die Gemeindeverantwortlichen lobten das Verhalten der Fahrenden. Auch die Fahrenden seien mit den Plätzen sehr zufrieden. Beide Seiten seien froh um die geregelten Verhältnisse, die sich mit den Durchgangsplätzen ergeben hätten. Die Plätze würden heute, nach anfänglichen Vorbehalten, auch von der Bevölkerung gut akzeptiert.

Die Beispiele Liestal und Bonaduz zeigten, dass ein gut geführter Durchgangsplatz für eine Standortgemeinde auch eine Visitenkarte für Weltoffenheit und Toleranz darstellen könne. Es sei ein Bestandteil ihrer Aufgaben, auch ihrer Integrationsaufgaben.

(Folie: Weshalb Ihr Ja zum KRB wichtig ist)

Der gesetzliche Auftrag sei klar, es sei keine erfundene Aufgabe, der Kanton kümmere sich aber: Kantone wie Gemeinden seien verpflichtet, für die Fahrenden in der Schweiz geeignete Standorte für Durchgangs- und Standplätze bereitzustellen.

Heute seien die Fahrenden mangels Haltemöglichkeiten quasi zu illegalen Halten gezwungen, wenn sie ihre Lebensweise ausüben möchten. Das führe unweigerlich immer wieder zu Konflikten zwischen Fahrenden und Sesshaften. Die Leidtragenden dieser Situation seien nicht zuletzt die Gemeindebehörden und die Polizei, die immer wieder mit diesen Problemen konfrontiert seien, ohne eine sinnvolle Lösung anbieten zu können. Dies lasse sich mit dem Beispiel einer Familie mit drei Kindern in einem Mehrfamilienhaus vergleichen. Im Haus selbst werde von den Nachbarn der angebliche Lärm beanstandet, ums Haus herum würden die Kinder vom Abwart verscheucht, auf der Strasse greife sie die Polizei auf und der Schulhausplatz sei bereits besetzt oder gesperrt. Es brauche eben Rahmenbedingungen, um ein konfliktfreies Mit- und Nebeneinander zu gewährleisten. Das vorliegende breit abgestützte Konzept des Kantons biete eine gute Grundlage, um das Problem mit fünf bis sechs neuen Durchgangs-

plätzen innert Frist zu entschärfen und ein entspannteres Zusammenleben von Fahrenden und Sesshaften zu ermöglichen.

Die bei der Gestaltung der Durchgangsplätze angestrebte Baukultur entspreche dem Standard, den der Kanton auch bei seinen anderen Bauten anwende. Es gehe nicht um Luxus, das Erscheinungsbild sei aber auch für die Akzeptanz und Integration der Plätze in ihre Umgebung wichtig. Dafür brauche es mehr, als nur ToiToi-WC-Anlagen oder eine aufgestellte Dusche.

Schlusswort

(Folie: (Nicht immer) lustig ist das Zigeunerleben, aber von einem entspannteren Zusammenleben von Fahrenden und Sesshaften profitieren alle.)

Wie das von Ueli Strauss angesprochene Thema der Transitplätze zeige, könnten mit der Umsetzung des vorgeschlagenen Konzeptes nicht alle Probleme im Zusammenhang mit den Fahrenden aus der Welt geräumt werden. Es gehe jetzt aber auch nur darum, das Problem der Durchgangsplätze zu lösen. Er sei überzeugt, dass ein ausreichendes Angebot an Durchgangsplätzen zu einem entspannteren Zusammenleben zwischen Sesshaften und Fahrenden beitragen werde. In diesem Sinn werde Eintreten und Zustimmung zum Kreditantrag für die Finanzierung der Durchgangsplätze beantragt. Es handle sich um ein seit langem vorhandenes gesellschaftliches Problem bzw. um eine Lösung mit eigentlich geringen Kosten verglichen mit dem in der Vergangenheit seit Jahren bereits angefallenen finanziellen und personellen Aufwand.

Die Präsidentin verdankt die Erläuterungen aus dem Baudepartement. Sie schlägt vor, allfällige Fragen zu sammeln und im Folgenden unter Traktandum 3 die anwesenden Herren Huber anzuhören, wobei gewisse Fragen im Rahmen der Vorstellung der Fahrenden wohl bereits beantwortet würden. Anschliessend würden die Vertreter der Fahrenden noch vor der Eintretensdiskussion verabschiedet.

3. Aktuelle Situation der Fahrenden

Die Präsidentin erteilt Robert Huber das Wort.

Robert Huber bedankt sich für die Möglichkeiten, die Radgenossenschaft vorstellen zu können. Er selbst sei Präsident der Gesellschaft und der ebenfalls anwesende Bruno Huber Regionalvertreter für St.Gallen.

Das von Robert Huber verlesene Referat liegt dem Protokoll in schriftlicher Form bei.

Pause in der Zeit von 9.25 bis 9.45 Uhr, mit der Möglichkeit, die von der Radgenossenschaft im Sitzungsraum installierte Ausstellung zu besichtigen.

Die Präsidentin bittet die Anwesenden, den Herren Huber jetzt ihre Fragen zu stellen.

Bruno Lusti merkt an, er habe aus den Ausführungen herausgehört, dass unter den verschiedenen Gruppen von Fahrenden offenbar nicht so viel Einigkeit bestehe, dies insbesondere nicht mit den ausländischen Fahrenden. Er möchte deshalb wissen, wie viele verschiedene Gruppierungen es in der Schweiz gebe und ob denn folglich nicht das Problem bestehe, dass zwei verschiedene Gruppen sich nicht auf demselben Platz niederlassen könnten.

Robert Huber bestätigt, dass Jenische und Sinti oder Roma nicht auf dem gleichen Platz lagern könnten. Diese hätten eine ganz andere Mentalität. Schweizerische Fahrende seien auf Ordnung bedacht, da sie auf den gleichen Platz ja auch wieder zurückkehren wollten. Die andern würden den Platz hingegen, wie im Referat schon ausgeführt, wieder so verlassen, wie sie ihn angetreten hätten oder noch schlimmer. Zusammen könnten die Gruppierungen aber jedenfalls nicht auf dem gleichen Platz sein.

Ueli Strauss fragt nach, ob alle schweizerischen Fahrenden Jenische seien oder ob es auch Sinti gebe.

Robert Huber führt aus, dass es unter den Schweizer Fahrenden alle Gruppen gebe, auch Sinti und Roma. In der Schweiz gebe es aber hauptsächlich Jenische.

Bruno Lusti fragt, ob also mit Blick auf die verschiedenen Gruppierungen im Kanton St.Gallen mindestens vier Plätze notwendig seien, damit alle miteinander auskommen.

Robert Huber präzisiert, dass Sinti und Roma durchaus auf demselben Platz wohnen könnten, nicht aber zusammen mit schweizerischen Fahrenden.

Ueli Strauss fragt nach, ob es denn auch Schweizer Roma gebe.

Robert Huber bejaht. Es gebe einzelne Schweizer Roma. Als Folge der Freizügigkeit würden aber immer mehr in die Schweiz kommen.

Regierungsrat Willi Haag hält fest, dass die unterschiedlichen Gruppierungen bzw. ihre allfällige Vermischung kein Problem seien, da die Plätze immer sippenweise besetzt würden. Auch von ihrer Grösse her seien sie nur für den Aufenthalt von jeweils einer Sippe vorgesehen. Sei der Platz bereits besetzt, so müsse eine andere Sippe eben weiterziehen. Und wenn sechs Durchgangsplätze erstellt würden, so könne man diese Plätze dann eben auch zuweisen.

Bruno Huber weist darauf hin, dass es dafür halt auch eine Rotation brauche, dass eben von Monat zu Monat ein Wechsel stattfinden müsse.

Christian Rüegg erkundigt sich, wie denn ein solcher Wechsel bzw. die Information über freie Plätze genau ablaufe. Probleme gebe es ja bereits bei Campingplätzen.

Robert Huber verweist auf das "Buschtelefon", das schneller als jede andere Informationsweg sei.

Nicolas Perrez führt ergänzend aus, dass gemäss Betriebsreglement wie z.B. in Gossau eine Voranmeldung während der Schalteröffnungszeiten verlangt werde und Gruppen abgewiesen würden, falls der Platz bereits besetzt sei. Eintreffende Fahrende würden vom Platzwart begrüsst und instruiert und von diesem würden dann auch Miete und Depot eingezogen. Die Benützung des Platzes sei somit klar geregelt.

Robert Huber führt aus, dass in jenen Kantonen, in welchen Transitplätze für ausländische Fahrende zur Verfügung stünden – zum Beispiel im Tessin oder in Graubünden – keine Probleme mehr bestünden.

Die Präsidentin fragt, ob sie richtig verstanden habe, dass es "Schweizer Roma" gebe.

Robert Huber verneint und präzisiert, dass Roma gemeint seien, die in der Schweiz lebten.

Die Präsidentin fragt nach, ob es sich also um Roma handle, die in der Schweiz lebten und definitiven, festen Wohnsitz hier hätten.

Robert Huber führt hiezu aus, dass mit der Ausweitung der Freizügigkeit würden immer mehr Roma in die Schweiz nachkommen würden. Wenn sie hier bleiben könnten, dann würden sie irgendwie sesshaft werden und sich auf den Plätzen anmelden und dann komme es zu einer Vermischung, die nicht mehr akzeptabel sei und den Jenischen schade.

Die Präsidentin stellt fest, dass diese Roma also keine Schweizer Nationalität hätten, sondern einfach hier lebten.

Robert Huber bejaht.

Karpeter Trunz möchte wissen, ob Schweizer Jenische irgendwo noch eine Wohnung, einen festen Standort hätten, oder ob sie das ganze Jahr über unterwegs seien.

Bruno Huber antwortet, dass ein Teil der Jenischen gezwungen sei, sich über die Wintermonate eine Wohnung zu mieten, da zu wenig Standplätze vorhanden seien. Er habe beispielsweise eine Wohnung in St.Gallen, wo die Kinder auch zur Schule gingen. Im März würden sie meistens auf die Reise gehen und im Oktober wieder zurückkommen.

Karpeter Trunz fragt nach, ob die Wohnung im Sommer aufgegeben werde.

Bruno Huber erklärt, dass die Wohnung im Sommer leer stehe und er die Miete dennoch bezahlen müsse. Dies sei eine Existenzfrage.

Karpeter Trunz erkundigt sich, ob dies alle so handhaben.

Bruno Huber verneint. Es gebe Kantone, die Standplätze hätten, wie z.B. Zürich oder Fribourg. Im Kanton St.Gallen sei nun einer in Vorbereitung, und seine Familie würde dann wahrscheinlich auf diesen Platz umziehen.

Seline Heim-Keller stellt die Frage, was passiere, wenn Fahrende auf diese Plätze kommen, ob es immer dieselbe Gruppe sei und ob es auch eine Regelung gebe, zu welcher Uhrzeit die Gruppen ankommen würden oder sollten und was sei, wenn es dann keinen Platz für sie habe.

Robert Huber führt aus, dass diesfalls halt irgendwo angehalten werde, z.B. auf Autobahn-Rastplätzen. Das illegale Halten und Verweilen werde so gefördert, was den Fahrenden letztlich wieder schade.

Bruno Huber führt ergänzend aus, dass ihn diese Woche ein Cousin von der Autobahn aus angerufen und sich nach einer Haltemöglichkeit für drei Wagen erkundigt habe. Er habe dann selber herumtelefoniert und, allerdings nur vorübergehend, Platz gefunden. Das ungenügende Platzangebot sei ein Problem.

Seline Heim-Keller erkundigt sich danach, wann jeweils – ob am Tag oder zur Nachtzeit – die Verschiebungen stattfinden würden und ob sich dadurch nie Konflikte ergäben.

Bruno Huber antwortet, dass die Verschiebungen jeweils am Tag durchgeführt würden und es praktisch nie zu Konflikten komme.

Seline Heim-Keller weist darauf hin, dass beispielsweise in Gossau im Industriequartier sehr viel Lastwagen zirkulierten.

Bruno Huber erklärt hiezu, dass jeweils nicht alle 15 Wagen zusammen unterwegs seien, sondern in der Regel nur zwei bis drei hintereinanderfahrende Wagen. Die anderen würden dann etwas später ebenfalls gestaffelt nachkommen. Der gleichzeitige Lastwagenverkehr sei deshalb kein Problem.

Robert Huber verweist darauf, dass ja auch immer zuerst angefragt werde, ob es denn am Zielort überhaupt Platz habe.

Die Präsidentin hält fest, dass offenbar vorab per "Buschtelefon" organisiert werde und fragt nach, ob es denn keine zentrale Organisationsplattform gebe.

Robert Huber bejaht und verweist auf das Büro der Radgenossenschaft, welches auf Anruf ebenfalls tätig werde und Abklärungen treffe.

Bernadette Bachmann möchte wissen, welcher Arbeit die Fahrenden nachgehen, und ob es genügend Arbeit gebe.

Bruno Huber nennt als Beispiele den Altmetallhandel, Malerarbeiten sowie das Messer- oder Scherenschleifen, das immer noch aktuell sei. Weiter würden auch Entsorgungen oder Wohnungsräumungen übernommen. Es seien eigentlich umweltfreundliche Berufe, sie hätten sich aber schon auch an die heutige Zeit anpassen müssen. Auch die Fahrenden würden die Rezession spüren.

Roland Hartmann erkundigt sich, wo Fahrende steuerpflichtig seien - ob am Winterstandort oder in der ganzen Schweiz verteilt.

Bruno Huber erklärt, dass die Steuerpflicht dort bestehe, wo man angemeldet sei. Er sei beispielsweise in St.Gallen steuerpflichtig und Robert Huber in Zürich.

Robert Huber ergänzt, dass Fahrende genau dieselben Steuerformulare wie alle anderen Einwohner erhalten.

Bruno Huber meint, dass die Fahrenden sicher das bestkontrollierteste Volk in der Schweiz seien. Er selbst werde zur Zeit in Basel, wo er gerade stehe, immer wieder von der Polizei kontrolliert, welche fünfmal täglich vorbeifahre, immer wieder auch die Ausweise sehen wolle und mit Listen kontrolliere, ob alle Wohnwagen bezahlt und eingelöst seien.

Karpeter Trunz führt aus, dass er selbst am Rande beim Durchgangsplatz in Uznach beteiligt gewesen sei, weil er den dortigen Polizeistützpunkt habe bauen dürfen, und er habe in diesem Zusammenhang auch Kontakt mit den Fahrenden gehabt. Dabei sei ihm aufgefallen, dass diese, obschon aus dem Kanton St.Gallen stammend, alle Schwyzer-Autonummern gehabt hätten.

Robert Huber erläutert, dies sei darauf zurückzuführen, dass die Gemeinden die Fahrenden sich oft nicht anmelden liessen. Er kenne jetzt beispielsweise einen Fall einer Familie in Rütenen SO, welche schon seit zwanzig Jahren dort ihren Wohnwagen aufgestellt und immer auch etwas gebaut habe, wenn auch ohne Baubewilligung. Daneben habe es aber auch Häuser ohne Bewilligung. Erst letzte Woche sei nun entschieden worden, dass die Familie in der Gemeinde bleiben dürfe.

Karpeter Trunz wendet ein, dass er den Grund für die Schwyzer Kennzeichen habe wissen wollen.

Robert Huber verweist nochmals darauf, dass eben andere Kantone die Fahrenden bzw. ihre Schriften nicht annehmen würden.

Regierungsrat Willi Haag bestätigt, dass es hier Probleme gebe. Die Gemeinden wollten oft nicht verantwortlich sein oder werden. Dies sei auch der Grund, warum der Kanton den Gemeinden im Jahr 2001 zugesagt habe, sie zu unterstützen, damit eben nicht eine Gemeinde allein allfällige Unterstützungsleistungen tragen müsse. Heute sei es wohl nur noch eine Art Tradition, dass die Fahrenden immer noch mit den Schwyzer Kennzeichen unterwegs seien.

Robert Huber meint, dass es viel sei, wenn auf einem der Zürcher Standplätze mit etwa dreissig Einheiten fünf Fahrzeuge ein Zürcher Kennzeichen aufweisen. Die restlichen Fahrzeuge hätten alle Walliser oder Schwyzer Nummern, weil es einfacher sei, diese zu erhalten.

Bruno Huber ergänzt, dass St. Gallen diesbezüglich aber tolerant sei. Er habe jedenfalls seine Nummer ohne Weiteres erhalten.

Bruno Lusti bringt vor, dass die Fahrenden nur die Hälfte des Jahres unterwegs seien und die Durchgangsplätze im Winter folglich leer stünden. Er fragt, ob man diese Plätze über den Winter ebenfalls offen halten sollte oder ob dies gar kein Thema sei.

Robert Huber hält dies für eine Verzettelung. Man solle Durchgangs- und Standplätze auseinanderhalten, da eine ganzjährige Platzbenutzung für die Bevölkerung wie eine Besetzung sei und es besser akzeptiert würde, wenn der Platz zwischendurch auch geschlossen bleibe.

Nicolas Perrez ergänzt, dass in Gossau klar der Wunsch bestehe, dass der geplante Durchgangsplatz mangels eines Standplatzes ganzjährig benutzt werden könnte. Im Betriebsreglement sei deshalb vorgesehen, dass der Platz auch über die Wintermonate genutzt werden könne, allerdings ohne weitere Leistungen wie Schneeräumung. Dies sei allerdings spezifisch nur in Gossau so vorgesehen.

Die Präsidentin hält die Frage für berechtigt, da sich ja auch die Frage der Kostenamortisation stelle. Eine ganzjährige Benutzung sei offenbar nicht vorgesehen, aber wohl diskussionswürdig. Sie fragt, ob aus Sicht der Fahrenden wirklich etwas dagegen sprechen würde.

Bruno Huber verneint. Es gebe zwar Fahrende, die auch im Winterhalbjahr unterwegs seien. Wegen der Schulpflicht der Kinder sei der Grossteil der Fahrenden aber gebunden und deshalb im Winter auf einem Standplatz.

Robert Huber führt aus, dass man zum Beispiel auf dem Transitplatz in Kaiseraugst auch im Winter halten könnte, aber daran sei niemand interessiert, da der Platz zum einen abgelegen sei und zum andern eben auch von grossen Konvois aufgesucht werde.

Bruno Gubser fragt, ob Schweizer Fahrende sich auch im Ausland aufhalten.

Robert Huber bejaht. Schweizer Fahrende würden vor allem nach Frankreich und Deutschland fahren, wobei es in Frankreich einfacher sei, da es dort eine Verpflichtung gebe, dass Plätze zur Verfügung gestellt würden. Sowohl in Frankreich als auch in Deutschland sei halt auch mehr Platz vorhanden.

Bruno Huber ergänzt, dass sowohl Deutschland wie Frankreich seit dem 2. Weltkrieg die Verpflichtung kennen, dass beispielsweise pro 10'000 Einwohner 2 Prozent Platz für Fahrende zur Verfügung gestellt werden müsse.

Seline Heim-Keller erkundigt sich nach den Kosten, welche die Fahrenden für einen Platz zu bezahlen haben und ob dies für alle Plätze in etwa derselbe Betrag sei.

Robert Huber führt aus, dass zwischen 3 und 35 Franken zu bezahlen seien. In Bonaduz würden für einen super Platz drei Franken pro Tag verlangt. Im Schnitt komme man auf Fr. 10.—, was noch tragbar sei und eine monatliche Miete von rund Fr. 300.— plus einen Hauszins ergebe, was insgesamt relativ hoch komme. Ein Tagessatz von 35 Franken hingegen sei unmöglich zu zahlen.

Bruno Huber weist darauf hin, dass unter Umständen ja auch für einen zweiten Wagen zu bezahlen sei.

Die Präsidentin möchte wissen, welche Bauten es auf dem Platz in Bonaduz gebe. Auf dem gezeigten Bild habe es nicht ausgesehen, wie wenn es dort überhaupt welche habe.

Robert Huber führt aus, dass es eine Toilettenanlage sowie eine Anlage zur Abfallentsorgung und für den Bezug von Wasser und Strom gebe.

Die Präsidentin fragt nach, ob es sich dabei um eine Entsorgungsanlage oder um Toiletten handle.

Bruno Huber präzisiert, dass es sich in Bonaduz um Toiletten handle.

Die Präsidentin fragt weiter, ob die Wohnwagen selbst nicht bereits mit Duschen und Toiletten ausgestattet seien und wenn ja, ob es auf dem Platz noch zusätzlich entsprechende Anlagen brauche.

Robert Huber bejaht. Ein Wohnwagen sei so eng, dass regelmässiges Duschen im Alltag zu viel sei. Es sollte deshalb auf einem Durchgangplatz doch auch Dusche und Toiletten haben.

Bruno Huber ergänzt, dass die Wasserversorgung ein grosses Problem sei. Wenn kein Wasser erhältlich sei, so müssten sie Garagen anfahren und Wasserkanister abfüllen. Bereits bei vier Personen müsse aber eine grosse Menge an Wasser besorgt werden, erst recht, wenn dieses Wasser auch noch fürs Duschen gebraucht werde.

Die Präsidentin stellt fest, dass somit die Fahrenden auf Wasseranschlüsse und –versorgung angewiesen seien und fragt nach, ob dies somit auf allen Plätzen auch gewährleistet sei und ob in Bonaduz nebst Toiletten auch Duschen installiert seien. Wenn nicht, so liesse sich damit wohl der tiefe Mietansatz von Fr. 3.— erklären.

Robert Huber meint, dass die Wasserversorgung nicht auf allen, aber doch auf den meisten Plätzen sichergestellt sei. Er bestätigt, dass in Bonaduz nur Toiletten, nicht aber auch Duschen vorhanden seien. Im Wohnwagen installierte Duschen seien im übrigen nicht unproblematisch, auch der Abfluss müsse geregelt sein.

Bruno Gubser fragt nach, ob die Fahrenden – wenn sie auf den Durchgangsplätzen dieselben direkten Strom- und Wasseranschlüsse u.s.w. vorfinden würden wie sie auf Campingplätzen installiert seien, – somit gleich in den Wohnwagen leben könnten wie eben Feriengäste auf den Campingplätzen.

Robert Huber macht geltend, dass ja jede Baustelle verpflichtet sei, einen Wasseranschluss und eine Toilettenanlage zu installieren. Es wäre deshalb nicht mehr als menschlich, wenn man dies bzw. wenigstens die notwendige Infrastruktur auch den Fahrenden zur Verfügung stellen würde.

Die Präsidentin fragt nach, ob denn die Fahrenden auch bereit seien, dafür zu bezahlen.

Robert Huber bejaht. Es gehe nicht darum, dass die Jenischen nichts bezahlen wollten. Aber man müsse auch etwas erhalten. Wenn man nur für ein Stück Land schon zehn bis fünfzehn Franken bezahlen müsse, so meine jeder, dass er für diesen Preis auch vermietet hätte. Er kenne einen Bauern, der die anfänglich verlangte Miete von sieben Franken mittlerweile auf zwanzig Franken erhöht habe, ohne dass sich aber etwas geändert habe. Es gebe zwar eine Toilette im Haus, die man benützen dürfe, aber sonst nichts. Für den Bauern sei dies ein lukratives Geschäft.

Die Präsidentin weist darauf hin, dass zur Platzbedeckung gelber Jurakies vorgesehen sei. Aus eigener Erfahrung wisse sie, dass dieser sehr staubig sei. Sie frage deshalb, ob dieser Kies wirklich geeignet sei.

Bruno Huber führt aus, dass sie bisher mit Kiesplätzen gut gefahren seien. Sie würden nicht mit den Schuhen in die Wohnwagen gehen. Es sei so, dass der Mann für das Aussen und die Arbeit zuständig sei und die Frau für das Innere und die Kinder.

Robert Huber ergänzt, dass sich das Leben der Fahrenden vorab um den Wohnwagen herum, unter dem Vorzelt, abspiele.

Die Präsidentin stellt fest, dass folglich in Bezug auf die vorgesehene Kiesbedeckung Einigkeit herrsche.

Nachdem aus der Kommission keine weiteren Fragen mehr gestellt werden, verdankt die Präsidentin Herrn Robert Huber und Herrn Bruno Huber herzlich ihre Erläuterungen. Sie weist zu-

dem darauf hin, dass die Anwesenden sich mit den mitgebrachten Unterlagen der Radgenossenschaft bedienen können.

10.10 Uhr: Verabschiedung von Herrn Robert Huber und Herrn Bruno Huber

4. Eintretensdiskussion mit Abstimmung

Die Präsidentin erteilt Bruno Lusti das Wort.

Bruno Lusti äussert sich im Namen der FDP. Niemand sei gegen die Fahrenden, aber es wolle sie auch niemand, und die Hilflosigkeit, von welcher zuvor die Rede gewesen sei, sei nachvollziehbar. Der Umstand, dass der Ruf der Fahrenden schlecht sei, könne aber weder dem Schweizer Volk noch den Kantonen oder Gemeinden angelastet werden; ihren Ruf bzw. die mangelnde Beliebtheit hätten sich die Fahrenden wohl eher selbst zuzuschreiben. Der Rassismus untereinander sei nach dem Gehörten ja offenbar relativ gross. Würde man so von seinen Mitbewohnern sprechen, so würde man wohl auf das Rassismusetz verwiesen werden

Zur Sache: der FDP sei die Problematik der Fahrenden bekannt und es sei ihr auch bewusst, dass eine Pflicht zur Umsetzung der Bundesbestimmungen bestehe, was wiederum ja eigentlich nur die Fahrenden mit Schweizer Wohnsitz betreffe. Es werde auch anerkannt, dass die Problematik von der Regierung aufgenommen und für den Kanton eine gesamtheitliche Lösung vorgeschlagen werde. Grundsätzlich handle es sich ja um eine Angelegenheit der Gemeinden. Man habe aber auch gehört, dass sich von den Gemeinden keine allein engagieren wolle und auch eine zweimalige Umfrage kein grosses Echo gefunden habe. Insofern sei es positiv zu würdigen, dass eine gesamtheitliche Lösung gesucht werde. Man habe jedoch in der Vorbereitung der Sitzung einige Informationen vermisst, die geholfen hätten, die machbare und vernünftige Lösung schlussendlich auch zu finden.

Die Situation für die Fahrenden sei unbefriedigend. Noch viel mehr ärgere sich nämlich die Bevölkerung über wildes Campieren an Wald- und Wiesenrändern und auf Parkplätzen. Besonders ärgerlich seien die Aufräumarbeiten, und da habe er gewisse Erfahrungen aus der Gemeinde Uzwil. Seine Frau komme jeweils sehr verärgert nach Hause, wenn wieder Fahrende mit französischen Nummernschildern an der Thurau unten campiert und eine riesige Unordnung hinterlassen hätten. Allerdings müsse auch hier unterschieden werden; tatsächlich seien es offenbar die Fahrenden aus Frankreich, welche jeweils die schlimmsten Verhältnisse zurücklassen würden.

Die Unstimmigkeiten zwischend den verschiedenen Gruppierungen halte er für problematisch. Wer könne denn jetzt noch zusammen denselben Platz benutzen. Herr Huber habe das Beispiel seines Cousins mit nur drei Wagen angeführt. Wo aber fänden denn solch kleine Gruppen noch Platz, wenn sie nicht mit Wagen einer anderen Gruppierung zusammen einen Platz benutzen könnten. Die FDP sei sich bewusst, dass nach Lösungen gesucht werden müsse. Es stellten sich aber noch eine Reihe von Fragen, die zwingend beantwortet werden müssten.

Als neue Problematik erscheine die Aufteilung der Sippen. Darüber habe man in der Vorlage nichts gelesen. Weiter gehe man für die ganze Schweiz von einem Bedarf von insgesamt 30 Durchgangsplätzen aus. Es frage sich, wieso allein im Kanton St.Gallen ein Fünftel dieser Plätze geplant werde. In den Unterlagen habe man die Bedarfsabklärung, die wohl vorhanden sei und die man gebraucht hätte, um sich ein richtiges Urteil bilden zu können, nicht gefunden. Das angeführte Gutachten von 2005 basiere ja vor allem auf den Angaben der Interessengruppen bzw. der Fahrenden selbst. Es sei deshalb die Frage aufgetaucht, ob denn der Kanton auch eine eigene Bedürfnisabklärung vorgenommen habe. In den Unterlagen habe man dies alles nicht gefunden. Unklar sei auch, wie exakt die Standortevaluation vorgenommen worden sei. Man habe nun zwar von Herrn Strauss gehört, dass diesbezüglich einige Abklärungen getroffen worden seien; auch diese seien aber aus der Vorlage heraus nicht ersichtlich gewesen. Die Informationen seien einfach etwas dürftig gewesen.

Nachvollziehbar sei nach der Beurteilung der FDP, dass der Bedarf heute nicht gedeckt sei, nicht nachvollziehbar aber die Aussage, dass er "bei weitem" nicht gedeckt sei, da ja eben die Bedürfnisabklärung nicht verfügbar gewesen sei. Es frage sich, ob im Kanton St.Gallen eine "ostschweizerische" Lösung präsentiert werde, in welche man das Problem zu Gunsten der anderen Kantone gleich miteinpacke.

Die Regierung habe ein Budget von 5,89 Mio Franken vorgelegt, wobei dieses ab dem Jahr 2010 innert fünf Jahren abgeschrieben werden solle. Daraus schliesse er, dass die Plätze bis dahin erstellt werden sollen. Es frage sich nun aber, ob nicht auch eine modulartige Lösung möglich wäre und ob denn gleich sechs Plätze gebaut und das ganze Paket umgesetzt werden müsse.

Anerkannt werde, dass die vorgesehene Bauart sinnvoll und zweckmässig gewählt sei und zumindest kein Luxus geplant werde. Allerdings habe man sich die Frage gestellt, ob denn der Kanton auch mögliche verfügbare Parzellen des VBS geprüft habe, die im Zuge des Mannschaftsabbraus frei werden. Auch diese Information habe man in den Unterlagen nicht gefunden. Heute morgen sei nun erklärt worden, dass der vorgesehene Durchgangsplatz in Thal eine solche Parzelle betreffe. Es sei aber beispielsweise unklar, ob denn noch weitere derartige Grundstücke vorhanden wären.

Es könne festgestellt werden, dass die Plätze vorab für Fahrende aus der Schweiz reserviert und für ausländische Fahrende Sonderlösungen gesucht werden sollen. Damit sei aber nur ein Problem gelöst. Er verstehe auch nicht, wieso ein Zusammenleben der verschiedenen Gruppierungen nicht möglich sein solle. Auf Campingplätzen würden auch Menschen aus verschiedensten Ländern zusammenleben und von dieser Minderheit – 30'000 Fahrende in der Schweiz – könne dies nicht erwartet werden.

Ungedeckte Sozialkosten übernehme nun offenbar der Kanton gestützt auf eine Vereinbarung zwischen Kanton und Gemeinden. Auch dies sei aber aus der Vorlage heraus nicht ersichtlich gewesen. Die Frage nach den Folgekosten habe zudem zur Frage geführt, ob man die Durchgangsplätze nicht auch im Winter belegen könnte.

In der Vorlage hätten weiter auch Angaben zum Betriebskonzept gefehlt. Davon sei nun heute morgen gesprochen worden, es wäre aber gut gewesen und hätte das Studium der Vorlage wesentlich vereinfacht, wenn diese Information schon in der Vorbereitung bekannt gewesen wäre.

Die FDP sei zwar für Eintreten. Insgesamt seien aber sicher viele Fragen noch offen. Er wolle es deshalb vorbehalten, dass heute nur über das Eintreten abgestimmt und die Sitzung anschliessend unterbrochen und verschoben werde, um weitere Unterlagen einholen und in den Fraktionen besprechen zu können. Damit könnte ein würdiger und sachlicher Entscheid über diese doch sehr emotionale Vorlage getroffen werden.

Die Präsidentin dankt Bruno Lusti für seine Ausführungen im Namen der FDP. Sie habe Regierungsrat Willi Haag bei einer kurzen Besprechung während der Session bereits mitgeteilt, dass die Vorlage vielleicht doch etwas dünn sei in Anbetracht ihrer Brisanz. Aus Regierungssicht möge das Wesentliche enthalten sein; sie berühre aber doch ein Thema, das mit vielen Emotionen verbunden sei, weshalb man sich doch auf schriftliche Unterlagen sollte stützen können. Es seien enorm viele Fragen aufgetaucht, bereits im Ratsstübli an der letzten Session. Man rede von steuerzahlenden Fahrenden, aber es sei unklar, wieviele es denn seien, wieviele effektiv Steuern zahlten oder Militärdienst leisten würden. Es bestehe offensichtlich ein Bedarf nach mehr schriftlichen Informationen, weshalb allenfalls eine zweite Sitzung angesetzt werden müsste, sodass die Regierung die Möglichkeit hätte, die offenen Fragen zu beantworten und entsprechende Unterlagen nachzureichen.

Die Präsidentin erteilt Karpeter Trunz das Wort.

Karpeter Trunz begrüsst die Anwesenden und führt einleitend aus, dass er gerne Stellung nehme im Namen der CVP. Die CVP habe grundsätzlich Verständnis für das Anliegen und

finde das Konzept an und für sich in Ordnung. Es löse ein gesellschaftliches Problem mit einer langen Geschichte, und aus dem Votum von Regierungsrat Willi Haag habe er eine gewisse Erleichterung herausgehört darüber, dass nun eine Lösung endlich in Sicht sei und das Problem auf den Tisch gelegt werde. Auch das Baudepartement habe das Problem in der Vergangenheit wohl etwas vor sich hergeschoben.

Für die CVP stelle sich trotz grundsätzlichem Verständnis die Frage der Gleichbehandlung aller Bürger. Aus diesem Grund habe man deshalb heute morgen auch nachgefragt, ob die Jenischen zusätzlich auch eine Wohnung hätten. Es stelle sich ja die Frage, ob das Herumfahren ihr Wohnen oder ihr Hobby oder allenfalls die Arbeit, das Geldverdienen sei. Jeder Mieter, jeder Eigentümer müsse ansonsten für sein Wohnen selbst aufkommen, allenfalls mit Hilfe der Sozialversicherungen. Wenn man den Durchgangsplatz Gossau als Beispiel nehme, so sei von Erstellungskosten von rund 1,5 Mio Franken auszugehen. Wenn man diese Kosten bei neun bis zehn Plätzen auf 25 Jahre amortisieren müsste, so müsste dies pro Stellplatz einen Mietertrag von rund Fr. 6'000.— ergeben. Bei einer angenommenen Auslastung von rund 50 Prozent errechne sich eine Platzmiete von Fr. 35.—. Damit sei klar, weshalb auf anderen Plätzen Fr. 35.— verlangt werde; dies wäre wohl ungefähr der Betrag, den ein Platz fairerweise kosten würde. Herr Strauss habe in seinem Eingangsreferat von einer kostendeckenden Miete gesprochen. Darunter werde aber offenbar nur der Restbetrag verstanden, der nach der Erstellung noch eingeholt werden könne. Es entspreche nach Auffassung der CVP aber nicht unbedingt der Kostenwahrheit, wenn zuerst ein Platz einfach einmal finanziert und nachher nur in Bezug auf den Unterhalt von einer kostendeckenden Miete gesprochen werde. Hier bestünden also grundsätzlich unterschiedliche Auffassungen.

Zum Bau: Die CVP begrüsse das einheitliche, einfache Konzept mit den roten Baukörpern. Das beste Gesamtkonzept nütze aber nichts, wenn wie z.B. in Wil drumherum noch etliche Provisorien entstünden. Für die CVP stelle sich zudem auch die Frage nach der Grösse der einzelnen Parzellen. Dem Plan habe er entnommen, dass Platz für den Wohnwagen, das Zugfahrzeug und wohl auch das Vorzelt vorhanden sein solle. Auch bei den Durchgangsplätzen müsste man aber rigoros darauf hinweisen, dass hier keine Einfamilienhaus-Anbauten zulässig seien wie sie z.B. in Wil aufgestellt wurden. Dies müsse sauber geregelt werden. Die CVP sei für Eintreten, werde sich aber – ähnlich wie Bruno Lusti für die FDP – Änderungsanträge in der Spezialdiskussion vorbehalten. Vermisst habe man zudem ein wenig eine glückliche Hand in den Verhandlungen mit den betroffenen Gemeinden, wozu aber allenfalls noch andere Mitglieder der CVP etwas sagen könnten.

Die Präsidentin verdankt das Votum von Karpeter Trunz und gibt das Wort an Bernadette Bachmann weiter.

Bernadette Bachmann begrüsst die Anwesenden und erklärt namens der SP Eintreten auf die Vorlage. Heute morgen habe man sehr viele Informationen zum Thema erhalten, worüber sie sehr froh sei, da die Vorlage tatsächlich relativ dünn sei. Sie habe persönlich den Vorteil, dass sie sich als Mitglied der Staatswirtschaftlichen Kommission, Subkommission Baudepartement, bereits während vier Jahren intensiv mit dem Thema befasst und in dieser Zeit auch sehr viel gehört habe von allen Wenn und Abers und Vorurteilen, wie sie auch heute morgen erwähnt worden seien. Heute würde ja aber keine Diskussion um die Lebensweise und die Kultur der Fahrenden geführt. Vielmehr gehe es um diese Bauvorlage. Sie sei sehr froh, dass der Kanton hier nun die Federführung übernommen habe, obschon er dazu rechtlich gesehen ja nicht verpflichtet gewesen wäre. Wie Regierungsrat Willi Haag aber ja ebenfalls klar gemacht habe, sei dieses Engagement auch im Interesse des Kantons gelegen. Eigentlich wären ja die Gemeinden zuständig. Der Kanton habe nun aber Hand geboten, um Lösungen zu finden. Sie erachte es als wichtig, dass das Thema in der breit abgestützten Konzeptgruppe von verschiedenen Seiten betrachtet worden sei und dadurch das Problem der Durchgangsplätze nun auch angegangen werden könne. In der Vorlage stehe, dass die bestehenden Plätze mangelhaft seien; wie sie heute morgen gehört habe, gebe es ja aber im Kanton noch gar keine Durchgangsplätze. Der Bedarf nach solchen sei dringend und ausgewiesen, damit die Fahrenden ihre Kultur leben und auch Konflikte mit der Bevölkerung vermieden werden könnten; wie heute morgen gehört, seien Konflikte vorprogrammiert, wenn wild campiert werde. Die Erstellung der

Durchgangsplätze führe somit sicher zu einer Verbesserung der heutigen Situation. Es brauche aber, noch einiges bis zur Umsetzung des Konzepts.

Auch die SP habe bei der Höhe der Kosten geschluckt. Im Konzept sei noch von der Hälfte der heute vorgeschlagenen Kosten ausgegangen worden. Es sei aber einleuchtend, dass Landerwerbs- und Erschliessungskosten sehr schwierig vorzuplanen seien und für geeignetes Land halt offenbar auch hohe Kosten in Kauf genommen werden müssten, wie sich am Platz in Gossau zeige. Die SP sei weiter der Auffassung, dass die geplanten robusten Anlagen längerfristig günstiger seien und auch ästhetisch überzeugender. Insofern halte die SP den Preis für berechtigt, sei aber auch bereit, über gewisse Möglichkeiten der Reduktion noch zu diskutieren. Sicher handle es sich nicht um Luxusinstallationen. Warmwasser beispielsweise gebe es nur in den Duschanlagen und dort auch nur gegen Bezahlung mit Jetons.

Man habe nun die Wahl zwischen einer guten Variante und einem sehr unbefriedigenden Zustand, wie er heute bestehe. Dies koste seinen Preis. Deshalb sei die SP auch für Eintreten.

Die Präsidentin dankt für das Votum der SP. Sie teilt sodann mit, dass Walter Locher die Sitzung vorübergehend verlassen müsse, um an einer Beerdigung teilzunehmen. Sie erlaube sich deshalb, mit dem Einverständnis des letzten Fraktionsprechers vorab Walter Locher das Wort zu erteilen.

Walter Locher bedankt sich für die Möglichkeit, sich kurz äussern zu können. Er habe zwei grundsätzliche Überlegungen, die für die nachfolgende Diskussion wichtig seien. Zum einen habe Regierungsrat Willi Haag mehrmals gesagt, dass man eine Bundesaufgabe zu erfüllen habe. In der Vorlage werde diesbezüglich auf das Rahmenübereinkommen zum Schutz nationaler Minderheiten verwiesen, das übrigens von Frankreich nicht ratifiziert worden sei. Die Schweiz habe das Übereinkommen ratifiziert, aber verbunden mit dem folgenden klaren Vorbehalt: "Die Schweiz erklärt, dass in der Schweiz nationale Minderheiten im Sinne des Rahmenübereinkommens die Gruppen von Personen sind, die dem Rest der Bevölkerung des Landes oder eines Kantons zahlenmässig unterlegen sind, die schweizerische Staatsangehörigkeit besitzen, seit langem bestehende, feste und dauerhafte Bindungen zur Schweiz pflegen und von dem Willen beseelt sind, zusammen das zu bewahren, was ihre gemeinsame Identität ausmacht, insbesondere ihre Kultur, ihre Traditionen, ihre Religion oder ihre Sprache. Die Schweiz erklärt, dass die Bestimmungen des Rahmenübereinkommens, die den Gebrauch der Sprache im Verhältnis zwischen Einzelpersonen und Verwaltungsbehörden regeln, unbeschadet der von der Eidgenossenschaft und den Kantonen bei der Festlegung der Amtssprachen angewandten Grundsätze gelten." Der völkerrechtliche Vorbehalt sei also so zu verstehen, dass man eine Lösung zu suchen habe für Fahrende mit Schweizer Staatsangehörigkeit. Das von Regierungsrat Willi Haag vorgebrachte Beispiel in Wittenbach habe offenbar Fahrende mit französischem Kennzeichen betroffen. Herr Strauss habe in seinem Votum gesagt, die Plätze stünden in erster Linie Fahrenden mit Wohnsitz in der Schweiz zur Verfügung. In der Vorlage werde die Abgrenzung nicht getroffen. Wenn man sich darauf berufe, eine völkerrechtliche Verpflichtung erfüllen zu wollen, so müsste konsequenterweise auch aufgezeigt werden, wie man dies machen wolle. Er wolle hier ganz klar seinen persönlichen Standpunkt darlegen, der auch der Meinung seines Kollegen aus der FDP-Delegation entspreche: es gehe nicht darum, dass man die schweizerischen Verpflichtungen erfülle; in diesem Zusammenhang könne allenfalls über das Wie diskutiert werden. Das Problem liege vielmehr gerade bei den Sinti und Roma, die teilweise nicht schweizerischer Herkunft seien und sich auf bilaterale Verträge berufen würden. Diese seien aber im Rahmenabkommen nicht erwähnt. Dieses Problem werde somit nicht gelöst. Damit aber werde die Vorlage, davon sei er überzeugt, entweder im Rat oder dann bei der Bevölkerung scheitern. Er meine, dass die Vorlage diesbezüglich nachgebessert werden müsste. Ein Betriebsreglement, das je nach Platzwart besser oder schlechter eingehalten werde, reiche nicht aus.

Da er nicht wisse, wie die anschliessende Diskussion während seiner vorübergehenden Abwesenheit verlaufe, gestatte er sich als Zweites noch eine Bemerkung dazu, wie das Ganze zustande gekommen sei und dabei insbesondere zum Standort Gossau. Regierungsrat Willi Haag habe auf die Richtplanung hingewiesen und gesagt, dass niemand sich zum Standort Gossau

geäussert habe. Dies sei so nicht richtig. Im Rahmen der Richtplanung habe es insbesondere aus der Region Gossau von Seiten des Quartiervereins und des Industrievereins Verlautbarungen gegeben, dass man den Platz nicht wolle. Dieser werde nun gebaut bzw. vorgeschlagen gegen den Widerstand der Bevölkerung und der ortsansässigen Industrie. Es frage sich – und dies sei letztlich eine politische Frage –, ob dies sinnvoll sei, wenn heute schon Widerstand vorhanden sei. Dass sich Gossau nicht darum kümmere, sei klar. Gossau sei zwar einverstanden, aber auch nur am Rand betroffen. Der Platz befinde sich auf St.Galler Gebiet, zu Gossau bestehe keine direkte Strassenverbindung. Betroffen sei vor allem St.Gallen-Winkeln. Er wolle sich zu Gossau selbst nicht äussern, es gehe hier auch um Detailprobleme und es sei nicht Aufgabe der Kommission, über diese zu befinden. Im Rahmen der Richtplanung habe man aber gesagt, man wolle die örtliche Bevölkerung und die Befindlichkeiten berücksichtigen; darauf habe man nun aber keine Rücksicht genommen.

Dies habe nichts zu tun mit der Grundsatzfrage. Er meine aber abschliessend, die Vorlage müsste nachgebessert werden. Insbesondere diese Fragen müssten geklärt werden. Er sei kürzlich für ein gerichtliches Treffen in Rumänien gewesen. Für Rumänen seien Roma und Sinti gleich problematisch wie für uns. Sie würden das Problem aber lösen. Hier aber seien nur Schweizer Fahrende ein Thema. Er bedanke sich nochmals insbesondere bei der SVP, dass sie bereit gewesen sei, ihm das Wort ausserhalb der ordentlichen Prozedur zu erteilen.

Die Präsidentin entlässt Walter Locher vorübergehend aus der Sitzung und erteilt Herbert Huser das Wort.

Herbert Huser begrüsst die Anwesenden und führt einleitend aus, dass auch in der SVP die Vorlage nicht auf ein einheitliches Echo gestossen sei und man sich auch über die Frage des Eintretens nicht einig sei. Die Delegationsmitglieder würden deshalb in der Abstimmung allenfalls unterschiedlich darauf eingehen.

Der Kanton St.Gallen beabsichtige gemäss Konzept des Baudepartements vom Mai 2006 die Errichtung von fünf bis sechs Durchgangsplätzen für Schweizer Fahrende. Die dafür veranschlagten Kosten würden sich auf insgesamt rund 8,7 Millionen Franken belaufen. Als Basis für dieses Vorhaben dienten den kantonalen Stellen und der Regierung das Bundesgerichtsurteil 129 II 321 vom 28. März 2003, der Bericht des Bundesrats über die Situation der Fahrenden in der Schweiz und schliesslich der Bericht Fahrende und Raumplanung der Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende". Gemäss diesem Bericht fehlten gesamtschweizerisch 30 Durchgangsplätze. Soweit zum Bekannten. Die Unterlagen seien alle im Internet ersichtlich, obschon es wünschenswert gewesen wäre, wenn sie bereits mit der Vorlage dokumentiert worden wären. Betrachte man diese Grundlagen jedoch etwas genauer, so zeigten sich Aspekte, die ein etwas anderes Bild zeichnen würden.

Er beginne mit dem Bundesgerichtsentscheid, der festhalte (Zitat): "Das Anliegen der Fahrenden auf Erhalt ihrer Identität genießt zwar verfassungsrechtlichen und völkerrechtlichen Schutz, doch lässt sich daraus kein Anspruch auf eine Lebensweise ohne raumplanerisch bedingte Einschränkungen ableiten." Mit diesem einstimmig gefällten Entscheid habe das Bundesgericht es abgelehnt, für den Standplatz einer Grossfamilie in der Landwirtschaftszone im Kanton Genf eine Ausnahmegewilligung für Anlagen ausserhalb der Bauzonen zu erteilen. Doch was sei überhaupt der Grund für dieses Verfahren gewesen?

Im Jahr 1999 habe ein Fahrender, der bis dahin auf einem offiziellen Standplatz im Kanton Genf lebte, ein 7'000 m² grosses Grundstück in der Landwirtschaftszone erworben. Es sei also keine Gruppe betroffen gewesen, wie Regierungsrat Willi Haag ausgeführt habe, sondern eine Einzelperson. Darauf legte er ohne Bewilligung Wege und Abstellplätze für mehrere Wohnwagen an. Zudem erstellte er - ebenfalls widerrechtlich - eine Kapelle aus Containern und ein Holzchalet. Nachdem die zuständigen kantonalen Stellen den Mann insgesamt achtmal abgemahnt und mit Bussen von über 42'000 Franken belegt hätten, sei dieser ans Verwaltungs- und letztlich ans Bundesgericht gelangt. Wie die Vorinstanzen habe jedoch auch das höchste Schweizer Gericht einstimmig einen negativen Entscheid gefällt und das Gesuch um Erteilung einer Ausnahmegewilligung abgelehnt, weil das umstrittene Projekt "aufgrund seiner Dimensionen eine spezielle Nutzungszone für Fahrende erfordere", also nicht in einer Landwirt-

schaftszone realisiert werden konnte. Und es sei Sache der zuständigen Stellen, so das Bundesgericht, solche Zonen in der Raumplanung vorzusehen.

Weiter habe das Bundesgericht anerkannt, dass "die Fahrenden in ihrer Identität vom ablehnenden Urteil betroffen sind". Ebenso habe es jedoch festgehalten, dass "die gesetzlich vorgesehenen raumplanerischen Einschränkungen im Interesse einer geordneten Besiedelung des Landes weder gegen die in der Bundesverfassung verankerte Niederlassungsfreiheit noch gegen die von der Europäischen Menschenrechtskonvention gewährten Garantien zugunsten ethnischer Minderheiten verstossen". Diesbezüglich habe Walter Locher soeben darauf verwiesen, dass sich der Vorbehalt auf Schweizer Fahrende beschränke.

Zusammengefasst habe das Bundesgericht also den Anspruch der Fahrenden auf Durchgangsplätze anerkannt, diese für die Umsetzung jedoch auf die Raumplanung verwiesen, auch wenn der (Zitat) "demokratische Weg der Nutzungsplanung bisweilen lang und schwierig ist". Das bedeute: Das Bundesgericht mache einzig und allein die Aussage, dass Durchgangsplätze in der Richtplanung zu berücksichtigen seien. Mit keinem einzigen Wort komme der Bundesgerichtsentscheid auch nur in die Nähe einer Verpflichtung des Bundes, der Kantone oder der Gemeinden, Durchgangsplätze für Fahrende schaffen und gleich auch noch die Kosten dafür übernehmen zu müssen. Dieses Beispiel zeige einmal mehr, wie ein Bundesgerichtsentscheid für die Rechtfertigung eines partikulären Anliegens verdreht und für die Durchsetzung handfester Interessen missbraucht werden solle.

Eine weitere Grundlage, die im Kantonsratsbeschluss über die Finanzierung von Durchgangsplätzen zitiert werde, sei der Bericht des Bundesrats über die Situation der Fahrenden in der Schweiz. Dieser Bericht übernehme in weiten Teilen ungefiltert und unreflektiert die Darstellungen des Berichts Fahrende und Raumplanung der 1997 vom Bund geschaffenen Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende", die ihren Sitz übrigens in St.Gallen hat. Verfasser des Berichts sei das ebenfalls in St.Gallen ansässige Raumplanungsbüro ERR Eigenmann Rey Rietmann. Bei so vielen Gemeinsamkeiten verwundere es nicht, wenn beide Berichte sich bezüglich der Kosten in der Floskel treffen würden, dass "die Schaffung und der Betrieb von Durchgangsplätzen kostenrelevant sind". Die Antwort, wer diese Kosten zu übernehmen habe und auf welcher gesetzlichen Basis dies geschehen soll, blieben dagegen beide Berichte schuldig. Dabei seien diese Kosten bei Leibe kein Pappenstiel: die 30 fehlenden Durchgangsplätze für Schweizer Fahrende sollen 34 Millionen Franken kosten und nochmals 16 Millionen Franken sollen danach für 10 weitere Durchgangsplätze ausgegeben werden, welche ausschliesslich ausländischen Fahrenden zur Verfügung stehen sollen. Berappen dürften diese 50 Millionen Franken, geht es nach dem Willen der Betroffenen und Nutzniesser, die Schweizer Steuerzahler.

Und was mache der Kanton St.Gallen? Als Musterschüler gehe dieser einmal mehr mit "gutem" Beispiel voraus und wolle 5 bis 6 Durchgangsplätze mit je 10 Stellplätzen schaffen. Insgesamt sollten so 50 bis 60 Wohnwagen-Stellplätze entstehen. Nehme man das Mittel daraus, also 55, und dividiere damit die veranschlagten Gesamtkosten von 8.7 Millionen Franken, dann ergebe dies rund 160'000 Franken pro Wohnwagen-Stellplatz, von Betrieb und Unterhalt ganz zu schweigen. Dies sei wahrlich ein stolzer Betrag, der an nicht wenigen Orten im Kanton locker für eine schöne Einfamilienhaus-Parzelle reichen würde.

Er fasse zusammen :

1. Der vielzitierte Bundesgerichtsentscheid anerkenne zwar das Recht der Schweizer Fahrenden auf eine eigene Identität, verweise aber deren Anspruch auf die Schaffung von Durchgangsplätzen auf die ordentlichen Verfahrenswege der Nutzungs- und Raumplanung.
2. Weder der Bundesgerichtsentscheid noch die diversen Berichte des Bundesrats, der Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende" oder das Konzept des Baudepartements vom Mai 2006 enthielten einen Hinweis darauf, auf welcher gesetzlichen Grundlage der Kanton zum Bau und Betrieb von Durchgangsplätzen verpflichtet sein solle. Dies verwundere darum nicht, weil diese gesetzliche Grundlage schlicht und einfach nicht existiere.
3. Selbst wenn wie behauptet gesamtschweizerisch 30 Durchgangsplätze fehlen sollten, sei es – wie bereits von Bruno Lusti erwähnt – nicht Aufgabe des Kantons St.Gallen, in vorausgehendem Gehorsam gleich einen Fünftel davon zu schaffen und zu betreiben. Ebensovienig

liessen sich 8,7 Millionen Franken für eine Ausgabe rechtfertigen, von der so gut wie keine Steuerzahler unseres Kantons profitieren würden.

Gemäss Schweizerischer Bundesverfassung dürfe niemand diskriminiert werden, namentlich nicht wegen der Herkunft, der Rasse, des Geschlechts, des Alters, der Sprache, der sozialen Stellung, der Lebensform und so weiter. Das sei gut so. Im Umkehrschluss heisse dies jedoch auch, dass aufgrund dieses Verfassungsartikels niemand bevorzugt werden dürfe. Exakt dies wäre aber der Fall, würde der Kanton St.Gallen auf öffentlichem Grund mit Steuergeldern Infrastrukturanlagen bauen und betreiben, die ausschliesslich einer Minderheit zur Verfügung stehen und nur von dieser Minderheit genutzt werden dürften.

Aufgrund dieser Ausführungen würde die SVP auf die Vorlage wahrscheinlich eintreten, aber mit einem ganz grossen Vorbehalt.

Die Präsidentin verdankt das Votum der SVP und erteilt das Wort Christian Rüegg.

Christian Rüegg begrüsst die Anwesenden und schickt voraus, dass er natürlich grosses Verständnis habe für die ganze Sache. Er habe nun aber kürzlich zwei abgelehnte Baugesuche in der Hand gehabt, die Botschaft zur heutigen Vorlage verglichen und doch grosse Widersprüche aus dem Baudepartement festgestellt. Vielleicht sei er etwas böse und man könne auch einwenden, es handle sich nicht um vergleichbare Angelegenheiten. Man habe heute ja aber schon die Frage der Gleichbehandlung angesprochen. Er sei bereits vor einer Woche im Baudepartement gewesen wegen einer das Bauen ausserhalb Bauzonen betreffenden Angelegenheit und jetzt dieses Geschäft. Immer werde jeweils auf das Bundesgericht verwiesen. Aus Sicht der Fahrenden brauche es eine sehr gute Lage, auf der anderen Seite stehe ein Nebenerwerbsbauer, dem zugemutet werde, in 2 km Entfernung von seinem Betrieb zu wohnen. Hier übernehme der Kanton alle Kosten gegen ein kleines Entgelt, währenddem der Bauer auf eigene Kosten und auf eigenem Land bauen müsse. Hier die Fahrenden, deren besondere Bedürfnisse in der Planung berücksichtigt werden müssten; wenn keine richtige Zone vorhanden sei, müsse eine geschaffen werden. Dort der Nebenerwerbsbauer, der schnell als nicht zonenkonform gelte. Das könne er als Kantonsrat vielleicht noch verstehen, auch nachdem er verschiedene Argumente gehört habe. Nicht aber der Nebenerwerbsbauer mit fünf bis zehn Hektaren und ein paar Mutterkühen, der keine Baubewilligung erhalte, während daneben z.B. im Linthgebiet auch für eine Minderheit, die Fahrenden, eine solche Baute entstehe. Es sei an der anderen Besprechung auch gesagt worden, man handle nur gesetzeskonform und der gesunde Menschenverstand müsse weggelassen werden. An einer der Tafeln in der Ausstellung hier im Sitzungsraum habe er jetzt aber gelesen, wenn man künftig über das Gesetz rede, solle man nur das Herz sprechen lassen und nicht die Paragraphen.

Roland Hartmann teilt mit, dass er täglich in Zürich, hauptsächlich in Zürich West unterwegs sei. Er habe von den dortigen Politikern gelernt, dass ein Angebot Nachfrage erzeuge. Er habe jetzt 15 km mehr Arbeitsweg, weil er nicht mehr durch die Stadt fahren könne, aber vielleicht werde dies ja durch den Autobahnbau reguliert. Wenn er dies nun vergleiche mit dem vorliegenden Projekt, so habe er Mühe damit, dass man ausländischen Fahrenden den Aufenthalt auf den vorgesehenen Durchgangsplätzen nicht verbieten könne. Umgekehrt zahle er, wenn er mit der Familie mit dem Wohnwagen ins Tessin fahre, pro Wohnwagen, pro Fahrzeug, pro Person ein Vielfaches von Fr. 10.—. Heisse dies also, dass er als Schweizer auf diesen Plätzen, wenn sie frei seien, ebenfalls für Fr. 10.— Ferien machen könne? Dies sei natürlich ein Detail, das im Reglement zu lösen wäre. Er sehe aber klar ein Problem, das zu lösen sei: sei das Angebot nur auf schweizerische Fahrende beschränkt und wenn ja, wie könne dies durchgesetzt werden. Wenn ein Angebot vorhanden sei, so werde auch die Nachfrage steigen. Er würde ihn zudem interessieren, ob eruierbar sei, wieviele Fahrende im Kanton St.Gallen registriert seien, wieviele Personen hier Steuern zahlten, wieviele Fahrzeuge hier angemeldet seien.

Die Präsidentin übergibt das Wort an Regierungsrat Willi Haag, nachdem keine weiteren Wortmeldungen mehr gewünscht werden.

Regierungsrat Willi Haag bedankt sich für die Voten und anerkennt grundsätzlich, dass die Vorlage sehr dünn sei. Wie bereits ausgeführt habe der Kanton aber schon enorm viel Aufwand betrieben, der Kantonsrat sich schon seit langem und mehrfach – bereits dreimal – mit der Sache befasst, und auch die Kommissionsmitglieder hätten sich in den Berichten 4, 6 und 9 über den Stand der Abklärungen ausführlich informieren können. Vielleicht habe man sich bei der Vorlage zu sehr auf das Wesentliche, Sachliche konzentriert, vielleicht hätte man noch mehr informieren können oder sollen. Es habe aber vor der Sitzung, anders als bei sonstigen Vorlagen, keine Nachfragen nach weiteren Unterlagen gegeben. Er habe zudem bereits vor der Sitzung der Präsidentin mitgeteilt, dass in Bezug auf diese Vorlage sehr wenig Wissen, sehr viele Vorurteile und sehr viel Bauchgefühl vorhanden seien und deshalb geplant sei, die Herren Huber zur Sitzung einzuladen und vorab umfassend in die Vorlage einzuführen. Ein Grossteil der Fragen habe nun auch schon beantwortet werden können.

Bei der Erstellung der Botschaft habe man sich auch auf diejenigen Fragen und Angaben konzentrieren wollen, die überhaupt relevant seien. Wenn heute gefragt werde, wieviele der Fahrenden angemeldet seien, so sei fraglich, ob dies für die Vorlage relevant sei. Gleiches gelte für die Frage, wieviel Steuern die Fahrenden zahlten. Es komme für die Vorlage doch nicht auf das betreffende Steuervolumen an.

Sehr viele Fragen und Antworten würden zusammenhängen. Es sei gesagt worden, der Ruf der Fahrenden sei nicht so beliebt. Er habe es bereits gesagt: Die Art der Fahrenden zu leben, unterwegs zu sein, sei der Anstossungspunkt. "Huere Zigüner"! Der Ausdruck werde ja auch sonst gebraucht. Wir würden unsere Vorstellung von der richtigen Art zu leben auf die Fahrenden übertragen. Das sei schon immer der Fall gewesen, sei auch der Grund dafür gewesen, was zwischen 1920 und 1973 bei der Pro Juventute passiert sei. Insofern sei richtig, dass die Fahrenden an ihrem Ruf selber schuld seien, aber nur deshalb, weil sie eben anders lebten, als wir dies tun und für richtig hielten.

Es sei nicht von der Hand zu weisen, dass die Berufung auf die Aktion "Kinder der Landstrasse" ein kleiner Triumph der Fahrenden sei. Er selbst habe es deshalb auch nicht gewagt, die französischen Fahrenden damals in Wittenbach wegzuweisen. Deshalb brauche es ja aber gerade Rahmenbedingungen.

Was den Vorwurf der Unordnung betreffe, so müsse berücksichtigt werden, dass die Mentalitäten verschiedener Bevölkerungsgruppen unterschiedlich seien. Auch zwischen den Kantonen gebe es bereits unterschiedliche Mentalitäten. Wenn die Vorlage und damit die Einrichtung von Durchgangsplätzen abgelehnt werde, so werde gerade die Illegalität und die Unordnung an wilden Campingplätzen unterstützt. Auch die Polizei wisse nicht, was sie machen solle. Er habe dies alles in Wittenbach bereits so erlebt.

Die Aufteilung der Plätze auf die verschiedenen Sippen stelle sich so nicht. Ein Platz sei entweder frei oder nicht. Für St.Gallen seien sechs Plätze entlang der grossen Verkehrsströme vorgesehen. Im Toggenburg gebe es beispielsweise keinen Bedarf. Die Fahrenden seien dort nicht unterwegs. Die insgesamt 30 Durchgangsplätze für die ganze Schweiz liessen sich deshalb eben auch nicht schön regelmässig verteilen. Im übrigen arbeiteten auch die beiden Kantone Appenzell an einer Regelung. Der Kanton St.Gallen übernehme also nicht zu viele Plätze. Eine Beschränkung auf zwei Plätze reiche im übrigen auch deshalb nicht aus, weil es nicht nur zwei Sippen gebe. Seien genügend Plätze vorhanden, so sei dafür auch klar, dass eben niemand mehr illegal halten und campieren dürfe.

Was die Kosten betreffe, so hätten die Fahrenden gleiche Rechte, Pflichten und Auflagen wie alle anderen Einwohner. So wie für jede Baustelle eine Toilette vorgeschrieben sei, müssten auch auf den Durchgangsplätzen die umweltrechtlichen Vorgaben eingehalten werden. Ziel der Vorlage sei eine einmalige Erstellung von Durchgangsplätzen. Diese Kosten, die in der Folge abgeschrieben werden sollen, übernehme der Kanton. Anschliessend müssten die Plätze von den Gemeinden kostendeckend betrieben werden. Die Plätze könnten nie durch die Fahrenden amortisiert werden. Die Benutzung müsse für sie vielmehr finanziell tragbar sein. Verlange

man 35 Franken, so habe man wieder ein Problem, weil die Plätze dann nicht mehr ausgelastet seien.

In Wil habe es einen Standplatz. In der heutigen Vorlage gehe es demgegenüber um Durchgangsplätze. Das bedeute, dass auf feste Installationen und auch auf eine fixe Platzeinteilung verzichtet werden soll, um eine gewisse Flexibilität in der Anzahl der abgestellten Fahrzeuge zu ermöglichen. Die Plätze seien für ungefähr zehn Wagen eingerichtet; es sollen aber bei Bedarf auch fünfzehn Wagen abgestellt werden können.

Über die Aussagen von Walter Locher in Bezug auf den Platz in Gossau sei er etwas enttäuscht. Im Richtplanverfahren habe sich tatsächlich niemand geäußert. Der Platz in Gossau sei aber nicht in den Richtplan aufgenommen worden; in diesem sei nur die allgemeine Regelung enthalten. Die konkreten Standorte müssten nun vielmehr in Zusammenarbeit mit den Gemeinden erarbeitet werden. Er bedaure, dass Walter Locher nicht mehr anwesend sei. Es sei üblich im Parlament, dass wenn jemand handfeste persönliche Interessen habe, er diese offenlegen müsse. Walter Locher sei Verwaltungsrat der DGS Druckguss Systeme AG, eines in Winkeln ansässigen Betriebs. Er wohne zudem in Winkeln und sei dort auch öffentlich aufgetreten.

Was die Verkehrssituation in Winkeln betreffe, so seien die zwölf zusätzlichen Fahrzeuge der Fahrenden ein Pappentier neben all den Angestellten, die täglich nach Winkeln und von dort wieder nach Hause fahren. Auch habe es noch Industrieverkehr. Sicher gebe es wegen der Fahrenden kein Verkehrsproblem.

Zum Vorwurf, es werde ein Platz gegen den Willen der Bevölkerung realisiert, sei zu sagen, dass der Kanton die Bevölkerung bei allen Vorlagen immer berücksichtigt und informiert habe, so auch bei der Fachhochschule oder der Uni. Es gehe auch nicht darum, St.Gallen gegen Gossau auszuspielen. Man brauche einfach einen Durchgangsplatz in dieser Region. Es gehe zudem letztlich um die Lösung einer Aufgabe, für die eigentlich die Gemeinden zuständig wären.

In Bezug auf die Kostenhöhe könne man durchaus unterschiedlicher Meinung sein, auch unterschiedliche Schlüsse ziehen. Man könne mit den Zahlen aber nicht so umgehen, wie es Herbert Huser ausgeführt habe. Rein rechnerisch lasse sich nichts vorwerfen, die Argumentation sei aber in der Zielrichtung falsch.

Die Differenzierung zwischen schweizerischen und ausländischen Fahrenden bringe nichts. Wie das gehen solle mit einer Anschrift "Platz nur für Schweizer"? Das sei Unsinn und schaffe nur neue Probleme. Die Plätze würden grundsätzlich für schweizerische Fahrende gebaut. Ausländische Fahrende hätten aber das Recht, in die Schweiz zu kommen. Auch sie unterständen jedoch denselben Regeln wie Schweizer, würden auch kontrolliert. Es sei zudem von Vorteil, wenn diese Fahrenden, auch auf der Durchfahrt, dann ebenfalls auf den Plätzen halten würden. Es könne ja nicht die Lösung sein, dass die ausländischen Fahrenden ansonsten neben den Plätzen einfach illegal campieren.

Was den Bundesgerichtsentscheid und auch den Hinweis auf das Bauen ausserhalb Bauzone betreffe, so gebe es ordentliche Schweizer, die jahrelang illegal bauten, sich um gar nichts kümmerten, bis dann irgendwann einmal ein Riegel geschoben und aufgeräumt werde; nicht anders sei es im Prinzip in Genf, im Beispiel des Bundesgerichtsentscheides geschehen. An und für sich stelle sich nur die Frage, welche Schlussfolgerung gezogen werde. Die Fahrenden würden nicht privilegiert. Sie hätten einfach eine andere Lebensweise und für diese seien die Rahmenbedingungen zu bestimmen. Er sei der Meinung, dass man mit den sechs Plätzen eine Ausgewogenheit erreiche, eine gewisse Flexibilität und insbesondere auch die Möglichkeit, den Konflikt zwischen Fahrenden und der Bevölkerung zu entflechten. Fahrende hätten Anspruch auf ihre Lebensweise, aber natürlich auch nicht unbegrenzt. Im Kanton St.Gallen gebe es vier Standplätze. Dies reiche, mehr gebe es nicht. Er warne davor, aus Durchgangsplätzen Standplätze zu machen, indem man sie auch im Winter offenlasse; so würde es nur mehr Fahrende geben, die ihre feste Wohnung aufgeben. Eine bessere Auslastung wäre zwar toll, aber am

Schluss müsste man wieder mehr Durchgangsplätze schaffen. Deshalb sei es besser, wenn zwischen Stand- und Durchgangsplätzen strikt getrennt werde. In den Wintermonaten würde dafür auch kein Aufwand anfallen. Die Rechnung sei deshalb nicht über die Investition zu machen, sondern über den Betrieb.

Er habe sich schon mehrfach mit dem Thema befasst, sei auch von der nationalrätlichen Kommission für Wissenschaft, Bildung und Kultur eingeladen worden und habe das St.Galler Konzept vorgestellt. Der Bund wolle keine Richtpläne mehr genehmigen, wenn nicht die Kantone endlich die notwendige Planung umgesetzt hätten. Aber auch der blosser Eintrag im Richtplan nütze ja nichts. Die Zuständigkeit für die Bürgerschaft liege bei der Gemeinde. Wenn beispielsweise jemand aus der Wohnung gewiesen werde, so habe die Gemeinde ebenfalls eine Unterstützungs- und Aufnahmepflicht. In Bezug auf die Fahrenden könne dies nicht anders sein. Der Kanton wolle die Gemeinden dabei unterstützen und ihnen auch die Folgekosten abnehmen. Er meine, es sei auch für die Steuerpflichtigen in Ordnung, wenn nun geregelte Verhältnisse geschaffen würden. Acht Millionen Franken sei wenig, um ein solch grosses gesellschaftliches Problem zu lösen. Eine einzige Kantonsschule koste ja bereits 65 Millionen. Er bitte deshalb, nicht an Detailproblemen zu haften, Selbstverständlich seien kritische Fragen aber erlaubt.

Ueli Strauss bemerkt zu den Unterlagen, dass den Kommissionsmitgliedern selbstverständlich alle gewünschten Unterlagen – wie das Konzept, der Entwurf der Betriebsvereinbarung Gossau, das Gutachten von 2001 oder der Standbericht 2005 – zugestellt werden.

Die Präsidentin fragt nach, ob die Zustellung auch in digitaler Form erfolgen könne.

Ueli Strauss bejaht, dass die Unterlagen gescannt werden könnten.

Bernadette Bachmann weist darauf hin, dass die Unterlagen auch bei Urs Glaus, dem Geschäftsleiter der Radgenossenschaft, erhältlich seien.

Regierungsrat Willi Haag betont, dass Verträge und Vereinbarungen, welche noch in der Verhandlung und nicht definitiv abgeschlossen wurden, nicht herausgegeben werden können.

Christof Gämperle ergänzt, dass es nicht um Geheimnisse gehe, es sei aber schlecht, wenn die Kommission vor dem jeweiligen Verhandlungspartner Kenntnis von einer Vereinbarung hätte.

Die Präsidentin fragt zur Präzisierung nach, ob es nach dem Gesagten richtig sei, dass es offenbar kein Problem darstellen würde, wenn ausländische Fahrende die Durchgangsplätze benutzen wollten, und sie demzufolge von der Benutzung auch nicht ausgeschlossen werden sollten. Sie fragt weiter, was geschehe, wenn schweizerische Fahrende anreisen und der Platz bereits von Franzosen besetzt sei.

Regierungsrat Willi Haag antwortet, es sei richtig, dass ausländische Fahrende die st.gallischen Durchgangsplätze ebenfalls sollen benutzen dürfen, auch wenn der Anspruch dahin gehe, dass man in erster Linie für schweizerische Fahrende baue. First in, first out. Um eine solche flexible Handhabung zu gewährleisten, seien ja auch sechs Plätze notwendig. Ansonsten schaffe man im Prinzip nur ein neues Rassismus-Problem, das ungelöst sei. Er lasse offen, was passiere, wenn auf den Plätzen nur Ausländer halten würden. Sehr wahrscheinlich würde eben nichts unternommen. Es frage sich ja, was überhaupt dagegen gemacht werden könnte.

Christof Gämperle weist darauf hin, dass differenziert werden müsse. Ausländische Sippen seien viel grösser und gar nicht so interessiert an den geplanten Durchgangsplätzen. Sie seien im Kanton St.Gallen bisher auch nicht so häufig unterwegs. Für diese grossen Gruppen seien ja auch eher Transitplätze vorgesehen. Wie sich der Wegfall der Aussengrenze als Folge von Schengen auf das Verhalten der Fahrenden auswirke, sei noch unklar.

Die Präsidentin stellt fest, dass offenbar noch nicht wirklich definierbar sei, wie sich die Situation künftig darstellen werde. Grundsätzlich sei in der Vorlage vorgesehen – und auch vom Rat und der Bevölkerung würde es so verstanden –, dass die Durchgangsplätze in erster Linie für schweizerische Fahrende erstellt würden. Wenn nun jetzt schon gesagt werde, dass auch ausländische Fahrende auf diesen Plätzen halten und dann halt auch dort bleiben dürften, so könne dies wohl schon zu gewissem Unmut führen.

Regierungsrat Willi Haag bestätigt nochmals, dass grundsätzlich für schweizerische Fahrende gebaut werde. Er wolle wissen, wie denn das Problem gelöst werden solle mit ausländischen Fahrenden, die ja das Recht hätten, in und durch die Schweiz zu reisen, ebenso wie andere Ausländer. Als Alternative bliebe ja nur der illegale Halt. Es frage sich, wie dies von der Bevölkerung aufgenommen würde. Das Problem sei dann einfach nicht gelöst. Man könne auch mehr Plätze vorsehen, womit die Flexibilität grösser würde. Er sei aber der Auffassung, dass sechs Plätze in Berücksichtigung auch der Struktur und Topographie des Kantons St.Gallen und in Bezug auf den gesamtschweizerischen Bedarf eine vernünftige Anzahl darstellten.

Bernadette Bachmann meint, dass der Platzbedarf aufgrund der Gutachten nachvollziehbar sei. Herr Huber habe vorhin bei einer persönlichen Nachfrage bestätigt, dass er diese Anzahl für die schweizerischen Fahrenden als notwendig erachte und die Plätze benutzt würden. Damit aber werde sich die Frage mit den ausländischen Fahrenden gar nie stellen, weil die Plätze ohnehin immer besetzt sein werden.

Ueli Strauss weist darauf hin, dass die Frage der Transitplätze im Kanton St. Gallen noch ungelöst sei, irgendwann aber ebenfalls aktuell werde. An Transitplätze seien dann aber ganz andere Standortanforderungen zu stellen als an Durchgangsplätze. Standorte wären z.B. direkt in der Nähe von Autobahnanschlüssen zu suchen. Im Tessin seien schon mehrfach Gruppen mit 40 Wagen an der Grenze gestanden. Solch grosse Konvois würden dann aber nicht ins Industriegebiet von Gossau fahren, sondern z.B. in Bonaduz halten, wo es neben dem Durchgangs- auch einen Transitplatz gebe. Auch die Anforderungen an die Infrastruktur seien ganz anders, ToiToi-Toiletten seien beispielsweise ausreichend und die Anlagen würden z.T. von Sinti oder Roma gar nicht benutzt, dies auch aufgrund der Mentalitätsunterschiede. Er wolle einfach klarstellen, dass die Notwendigkeit der Installation von Transitplätzen sich erst ergebe, wenn tatsächlich grössere Probleme, insbesondere auch für die Polizei, anständen.

Alex Keller weist darauf hin, dass sich die Reisegewohnheiten von ausländischen und schweizerischen Fahrenden klar unterscheiden würden. Während Schweizer mit zehn bis fünfzehn Wohnwagen unterwegs seien und für diesen Bedarf Durchgangsplätze nutzen könnten, reisten ausländische Fahrende in Konvois von 30, 40 bis 150 Wagen, welche auf den Durchgangsplätzen gar keinen Platz fänden. Für diese müssten dann, wenn wirklich notwendig, Transitplätze geschaffen werden. Dann gebe es auch unterschiedliche Anforderungen an die Infrastruktur. So sei es für ausländische Fahrende teilweise undenkbar, Toilettenanlagen zu benutzen, deren Ausgänge sich gegen den Platz hin öffnen. Dies käme für ausländische Fahrende nie in Frage.

Herbert Huser führt aus, dass Regierungsrat Willi Haag gesagt habe, dass wieder mehr Fahrende ihrer Tradition nachleben und ihre Wohnung kündigen würden, wenn es mehr Standplätze geben würde. Herr Huber habe ja auch gesagt, dass er im Schiltacker wohnen würde, wenn dort ein Platz erstellt würde. Folglich sei es doch wie von Herrn Hartmann erwähnt auch eine Frage von Angebot und Nachfrage? Je mehr Plätze und je besser die Infrastruktur, umso grösser würden doch die Probleme, denn gelöst würden diese auch im Umgang mit der sesshaften Bevölkerung nicht. Er habe sieben Jahre in der Nähe eines Durchgangs- bzw. eigentlich Transitplatzes – der "Stossplatz" in Altstätten – gewohnt und gearbeitet, der regelmässig fünf bis sechs mal jährlich während zwei bis vier Wochen von ausländischen Fahrenden besetzt worden sei. Diese Nähe sei nicht einfach und keineswegs erstrebenswert gewesen. Er frage sich sodann, ob man nicht mit Lenkungsabgaben die Möglichkeit hätte, zwischen schweizerischen und ausländischen Fahrenden zu unterscheiden und entsprechend zwei verschiedene Tarife zu schaffen. Alle Plätze müssten aber jedenfalls kostendeckend sein und zwar nicht nur

für den Betrieb. Die Erstellung dieser Plätze sei doch eine einmalige Ausgabe und damit beim besten Willen keine Investition. Müsste das Volk über diese Vorlage abstimmen, so würde nie eine Mehrheit der Bevölkerung zustimmen, dass der Kanton dafür so viel Geld ausbebe.

Regierungsrat Willi Haag weist darauf hin, dass wenn das Problem im Kantonsrat nicht gelöst werden könne, man in ein paar Jahren wieder vor genau denselben Fragen stehe. Dies zeige ja gerade die Erfahrung von Herbert Huser mit dem Platz in Altstätten. Er bitte, sachlich zu bleiben. Es gehe jetzt darum, ein gesellschaftliches Problem zu lösen. Mit einer Erhöhung der Platzmiete ergebe sich nur ein neues Problem. Er sei gerne bereit, Lösungsvorschläge entgegenzunehmen und zu prüfen.

Karlpeter Trunz führt an, dass der Wunsch nach einer Problemlösung dem Anspruch auf Kostendeckung entgegenstehe. Die Antwort von Herrn Huber auf die Frage, wo er wohnen würde, zeige halt schon sehr deutlich, dass auf den Durchgangspätzen auch während der Wintermonate gewohnt würde und folglich die Wohnung aufgegeben und die Miete gespart werden könnte. Die Plätze dürften jedenfalls nicht zu günstig angeboten werden, denn die Fahrenden hätten ja den Vorteil, dass sie ihre Miete einsparen könnten. Die Schwierigkeit sei doch, den Mittelweg zu finden.

Regierungsrat Willi Haag bittet, Stand- und Durchgangsplätze nicht zu vermischen. Für erstere bestünden ordentliche Mietverträge und es seien keine neuen Standplätze vorgesehen. Er wehre sich deshalb auch gegen eine bessere Auslastung der Durchgangsplätze. Die beiden Arten von Plätzen hätten nichts miteinander zu tun.

Alex Keller führt aus, dass Fahrende eigentliche Nomaden seien, in der Schweiz wegen der Schulpflicht der Kinder aber nicht uneingeschränkt so leben könnten. Im Winter seien sie gezwungen, fix eine Wohnung zu nehmen. Deshalb gebe es in St.Gallen auch vier Standplätze. Gemäss Auskunft des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements gelte die Wohnsitzpflicht grundsätzlich nur für Sesshafte und verstoße sie gegen die Lebensweise der Fahrenden, weshalb kein Zwang bestehe, am Ort des Standplatzes auch Wohnsitz zu nehmen. Das eigentliche Leben spiele sich aber ohnehin auf der Strasse ab. Fahrende seien nicht einfach zum Spass unterwegs, sondern auch, um ihre Berufe ausüben und Geld verdienen zu können. Die Art "Nischenberufe", die sie ausübten, hätte aber eine so tiefe Rendite, dass die Fahrenden grosse Gebiete abdecken müssten. Man habe schon versucht, den Bedarf aufgrund der vorliegenden Gutachten abzuklären. Gestützt auf diese sehr dünnen Berichte habe man aber nicht sagen, es brauche im Kanton St.Gallen so oder so viele Durchgangsplätze. Man habe deshalb einen anderen Ansatz gefunden: Die Fahrenden wollten ja wirtschaften, ihren Lebensunterhalt verdienen und Möglichkeiten, ein Einkommen zu erzielen, würden sich für sie in erster Linie in der Nähe von Agglomerationen ergeben. Es sei deshalb angenommen worden, dass Fahrende bei einer Agglomeration von einer gewissen kritischen Grösse zwei Wochen halten und ein Einkommen erwirtschaften könnten. Es könnten dann aber natürlich nicht gleichzeitig fünfhundert Fahrende dieselbe Agglomeration besuchen; die Durchgangsplätze würden folglich bereits aus wirtschaftlichen Gründen nicht überlaufen, zumal ja alle Fahrenden ähnliche oder dieselben Berufe ausübten. Man könne nicht sieben Mal pro Jahr dasselbe Messer schleifen oder Hundert Körbe kaufen. Rein wirtschaftlich bedingt werde sich die Benutzung der Durchgangsplätze einpendeln. Es sei aber auch wichtig, dass die Fahrenden auch jede Agglomeration abdecken könnten. Aus diesen Gründen habe man von ungefähr sechs Agglomerationen auf ungefähr sechs Durchgangsplätze geschlossen.

Herbert Huser widerspricht. Es sei keineswegs so, dass sich nirgends konkrete Angaben zum Bedarf an Durchgangsplätzen fänden. Im Bericht des Bundesrats, der ja gerade auf den intensiven Abklärungen des st.galler Raumplanungsbüro basiere, werde für den Kanton St.Gallen von drei zusätzlich erforderlichen Plätzen gesprochen und würden sogar die Regionen Wil, Toggenburg und Sarganserland erwähnt. Wenn das Planungsbüro auf diesen Schluss komme, dass es z.B. im Toggenburg einen Platz brauche, dann frage sich, warum man diesen jetzt doch weglasse. Dafür seien heute morgen zwar Gründe genannt worden, aber letztlich bestehe hier doch ein Widerspruch. Er habe den Eindruck, dass einfach herausgelesen werde, was

einem passe, aber ohne richtige Basis. Das störe ihn. Es werde so dargestellt, als ob das jetzt vom Bundesgericht so gefordert werde und das stimme einfach nicht.

Nicolas Perrez führt aus, dass das Gutachten zwar als Grundlage für das Konzept gedient habe, aber mit dem klaren Auftrag, es für den Kanton St.Gallen zu überprüfen. In Buchs habe beispielsweise der Marktplatz von den Fahrenden periodisch zwar benutzt werden können, weshalb er im Gutachten als bestehender Durchgangsplatz aufgeführt werde. Er verfüge aber über fast keine Infrastruktur und sei auch zeitlich nur beschränkt nutzbar, sei also kein richtiger bzw. nur ein mangelhafter Durchgangsplatz. Im Gutachten sei deshalb an sich zu Recht festgehalten, dass die bestehenden mangelhaft seien und es zusätzliche Plätze brauche. Man habe auch mit den Fahrenden gesprochen, und es habe sich herausgestellt, dass z.B. entgegen dem Gutachten im Toggenburg kein Platzbedarf bestehe. In der Anzahl aber sei man mit der im Gutachten genannten Zahl von insgesamt fünf bis sechs Plätzen einverstanden. Man müsse etwas aufpassen, was genau mit welchen Zahlen gemeint sei.

Bruno Lusti hat zwei Fragen an Alex Keller. Die eine betreffe die Wirtschaftlichkeit. Aus den Ausführungen von Herrn Keller schliesse er, dass es für Fahrende nicht interessant sei, einen Platz zu benutzen und einer Arbeit nachzugehen, wenn der Platz unmittelbar vorher schon belegt war und alle möglichen Arbeiten in der entsprechenden Agglomeration folglich bereits erledigt worden seien. Das wirtschaftliche Potential sei ja dann bereits ausgeschöpft. Zum andern bestehe offenbar keine Wohnsitzpflicht. Heisse dies dann folglich, dass beispielsweise Schwyz einen Anteil an die Schulkosten von St.Galler Fahrenden bezahlen müsste?

Alex Keller hält fest, dass die erste Frage sich auf Durchgangsplätze beziehe. Diesbezüglich könne er nicht genauer werden. Die Fahrenden würden umherziehen, um sich wirtschaftlich betätigen zu können. Die Agglomerationen müssten deshalb genügend gross sein. Es werde sich wohl wie überall sonst von selbst einpendeln.

Bruno Lusti fragt nach, ob folglich doch ein Risiko bestehe, dass die Plätze aus wirtschaftlichen Gründen gar nicht benutzt würden.

Alex Keller verneint; er denke nicht. Die Fahrenden seien ja jetzt schon hier, allerdings jeweils mehr in Form eines spontanen Halts. Die andere Frage beziehe sich auf Standplätze. Dies sei etwas ganz anderes. Dort sei es effektiv schwierig. In Uznach habe es eine Familie, in Wil drei oder vier angemeldete Familien. Die Gemeinden hätten tatsächlich überhaupt kein Interesse daran, dass die Fahrenden sich anmeldeten, aus der Befürchtung heraus, dass sie dann für die Fürsorge verantwortlich wären. Man habe deshalb auch keinen Druck gemacht.

Bruno Lusti stellt fest, dass die Kinder somit gratis zur Schule gingen.

Alex Keller erläutert, dass die Situation eigentlich nochmals spezieller sei, da der Standplatz selbst in Uznach liege, die Kinder wegen der Wegverbindungen u.s.w. aber eigentlich in Schmerikon zur Schule gehen müssten. Schmerikon habe die Kinder allerdings abgewiesen, weshalb sie jetzt doch in Uznach zur Schule gingen. Der Kanton zahle dort eigentlich nichts ausser sonderschulischen Massnahmen, die aber unter die Leistungsvereinbarung fallen würden.

Ueli Strauss weist darauf hin, dass alle Sippen auch feste Kundschaft und Geschäftspartner hätten. Bruno Huber z.B. sei Altmetallhändler und arbeite unter anderem mit Christoph Solenthaler zusammen, der wiederum mit drei verschiedenen Sippen zusammenarbeite. Bruno Huber besuche seine festen Kunden regelmässig. Von daher sei die Befürchtung, dass die Durchgangsplätze länger leer stehen könnten, sicher unbegründet.

Erich Zoller führt aus, er teile die bereits geäusserte Meinung, dass zusätzliche, gut eingerichtete Plätze auch neue Benutzer anziehen würden. Er meine, dass jedenfalls die Gemeinden, welche einen Platz betreiben müssten, auch gewisse Möglichkeiten haben sollten, diesen Betrieb zu steuern. Wenn beispielsweise in Sargans ein solcher Platz erstellt würde, so würde er gern selbst bestimmen können, wer und unter welchen Bedingungen den Platz benutzen

dürfe. Für die Aufnahme von schweizerischen Fahrenden bestehe ja offenbar eine gesetzliche Pflicht der Gemeinde, aber könnten folglich andere Fahrende weggewiesen werden? Er hätte gerne eine klare Aussage zum Spielraum, über den die Standortgemeinden verfügen würden.

Die Präsidentin stellt die Anschlussfrage, ob eine Gemeinde selbst bestimmen könne, wieviel sie für die Benutzung des Platzes haben müsse, oder ob der Kanton die Höhe der Platzmiete flächendeckend selbst festlege.

Regierungsrat Willi Haag gibt zu bedenken, dass ein Platz wohl leer stehen würde, wenn die die Miete auf Fr. 50.— angesetzt würde. Dies könnte ja aber nicht der Sinn der Investition des Kantons sein, und das Problem bliebe ungelöst. Das Konzept sei unter anderem mit der VSGP ausgearbeitet worden. Wenn ein Gemeindepräsident ausländische Fahrende abweisen wolle, dann könne er das tun. Wenn es dann aber Probleme gebe, so müssten die dann halt auch ohne den Kanton gelöst werden. Man müsse aufpassen, dass nicht ein künstliches Problem geschaffen werde. Die Standortgemeinden hätten sicher Anspruch auf einen geordneten Betrieb und dass nach dem Wegzug der Fahrenden die Kosten mit Miete und allenfalls Depot gedeckt seien. Auch sei ja mit dem Konzept eine saubere und ansprechende Platzgestaltung beabsichtigt.

Erich Zoller stellt klar, dass er nicht a priori gegen die vorgeschlagene Lösung sei. Er wolle einfach die Rahmenbedingungen kennen. Als betroffener Gemeindepräsident wolle er auch die Garantie, dass der Betrieb kostendeckend sei, sonst sei er ja der Dumme der Region. Er wolle diese Zusage. Es sei klar, dass man anständige Schweizer Fahrende nicht wegweise. Er müsse doch politisch die Möglichkeit haben, dass er nicht erwünschte Leute auch wegweisen könne. Er denke im übrigen, dass auch Regierungsrat Willi Haag vor neun Jahren so gedacht hätte.

Regierungsrat Willi Haag bejaht, weist aber darauf hin, dass er das Problem damals auch noch allein lösen müssen. Heute unterstütze der Kanton die Gemeinden. Die Verantwortung liege aber bei den Gemeinden. Die genauen Bedingungen müssten jedenfalls dann zwischen Kanton und Gemeinde ausgehandelt werden, wenn über ein konkretes Projekt gesprochen werde. Was die Preise betreffe, so sei eine gewisse Koordination sicher notwendig. Wenn eine Miete von Fr. 50.— verlangt werde, so bleibe der Platz wie erwähnt leer. Dann könnte tatsächlich der Vorwurf erhoben werden, man habe Steuergelder verschwendet. Er halte die Diskussion jetzt aber für viel zu emotional.

Ueli Strauss hält fest, dass die Erstellungskosten nicht auf die Miete umgerechnet werden könnten. Mit der Miete soll ein kostendeckender Betrieb durch die Gemeinde sichergestellt werden. Die Gemeinde müsse dem Kanton nichts zurückgeben. In den Verhandlungen mit Gossau habe man auch auf die Erfahrungen in Liestal zurückgreifen können.

Regierungsrat Willi Haag stellt klar, dass er heute nicht über Gossau sprechen wolle. Wenn die Vorlage abgelehnt werde, so werde sich der Kanton verabschieden. Das Problem hätten die Gemeinden dann aber selbst zu lösen. Das Schulwesen, der öffentliche Verkehr, die Kultur seien ebenfalls nicht kostendeckend und würden ebenfalls von allen, das Schulwesen z.B. auch von Rentnern und Kinderlosen, finanziert. Genau gleich verhalte es sich mit der heutigen Vorlage; man könne bei der Investition des Kantons nicht von einer normalen Abschreibung ausgehen. Die Fahrenden seien ein gesellschaftliches Problem. Der Kanton komme den Gemeinden gewaltig entgegen.

Die Präsidentin fasst zusammen, dass die Problematik also offenbar darin bestehe, dass der Kanton die Plätze erstelle, die Gemeinden diese dann kostendeckend betreiben sollten, der Kanton dann aber dennoch vorschreibe, welche Miete die Gemeinden verlangen dürften.

Regierungsrat Willi Haag verneint. Es werde mit der betroffenen Gemeinde eine gemeinsame Vereinbarung ausgehandelt und erarbeitet. Er wehre sich aber dagegen, auch aus der Verantwortung gegenüber dem Kantonsrat, dass der Kanton Plätze finanzieren sollte, die dann nie benützt würden, nur weil ein Gemeindepräsident finde, er wolle eine Miete von Fr. 50.—.

Ueli Strauss ergänzt, dass überall eine normale Baueingabe eingereicht und in vielen Fällen auch zuerst ein Verfahren zur Teilzonenplanänderung durchgeführt werden müsste. Voraussetzung dafür sei natürlich, dass die Regelung mit der Standortgemeinde im voraus vorhanden sein müsse, sonst würde ja die Gemeinde gar nicht auflegen.

Marcel Hegelbach findet, es müsse vielleicht auch einmal nachgefragt werden, wieso denn so emotional diskutiert werde. Er wolle aber eigentlich wissen, ob das "Hausrecht" über den Platz bei der Gemeinde verbleiben würde.

Regierungsrat Willi Haag bejaht.

Christian Rüegg kommt zurück auf die Aussage von Herrn Huber, dass er seine Wohnung aufgeben und ganzjährig im Wohnwagen wohnen würde. Die Befürchtung, dass dies durch die Schaffung von attraktiven Plätzen gefördert werde, sehe er schon. Anschliessend sei gesagt worden, dass die Plätze nicht benützt würden, wenn der Preis zu hoch sei. Sein Arbeitgeber habe einen Campingplatz. Es bestehe bereits dort die Gefahr, dass dort ganzjährig gewohnt werde.

Regierungsrat Willi Haag stellt klar, dass Fahrende auf Campingplätzen gar nicht zugelassen würden. Wenn Herr Huber tatsächlich ganzjährig im Wohnwagen wohnen wolle, so habe er die Möglichkeit, einen Stellplatz auf einem Standplatz zu mieten, unter Abschluss eines ordentlichen Mietvertrages. Es gebe aber nur vier Standplätze. Wenn Herr Huber keinen Platz mehr finde, so müsse er seine Wohnug halt behalten. Diese Plätze hätten genausoviel gekostet und seien ohne weiteres vom Parlament genehmigt worden. Vorliegend gehe es jetzt aber nur um sechs Durchgangsplätze.

Bruno Gubser möchte nochmals auf das Problem der Transitplätze zu sprechen kommen. Dieses müsste bei Bedarf mit einer separaten Vorlage gelöst werden. Wenn nun aber bereits heute wahrscheinlich sei, dass ausländische Fahrende vermehrt in die Schweiz kommen, so frage er sich, wieso man sich denn nicht schon heute um dieses Problem kümmere. Würde man nicht besser gleich auch Transitplätze planen und dafür nochmals abklären, ob tatsächlich sechs Durchgangsplätze notwendig seien.

Seline Heim-Keller führt aus, dass sie aus den Voten herausgehört habe, dass der Kanton den Boden kauft und zur Verfügung stellt und die Gemeinden kostendeckend betreiben, wobei kostendeckend die Fr. 35.— pro Tag wären.

Regierungsrat Willi Haag widerspricht. Es gehe nur um den Betrieb, die Investitionskosten seien demzufolge nicht zu berücksichtigen.

Seline Heim-Keller wendet ein, dass der Aufwand der Gemeinden für den Betrieb der Durchgangsplätze noch gar nicht abschätzbar sei, da entsprechende Zahlen fehlten. Es müsse ja aber wohl mit einem enormen jährlichen Stundenaufwand gerechnet werden.

Regierungsrat Willi Haag bittet, doch erst mal abzuwarten. Es gehe jetzt in der Vorlage erst einmal um die Investition. Solche Details könne man nicht im Voraus regeln. Beim Betrieb könne es sich aber auch nicht um grosse Kosten handeln. Was den Hinweis von Bruno Gubser zum Problem der Transitplätze betreffe, so sehe er nicht, dass dieses jetzt schon angegangen werde, auch nicht in voreuseilendem Gehorsam. Wenn das Problem akut werde, so sei es im übrigen ein Bundesproblem, es sei denn, der Kantonsrat wolle tatsächlich jetzt einen entsprechenden Auftrag erteilen. Man könne nicht alle Probleme gleichzeitig lösen.

Ueli Strauss verweist darauf, dass man in Liestal hinsichtlich der zu erwartenden Betriebskosten bereits gewisse Erfahrungen gemacht habe, welche eine Miete von acht bis zehn Franken nahelegen würden. Wasser müssten die Benutzer mit separaten Jetons beziehen.

Die Präsidentin merkt an, dass sich die Diskussion ja bereits in den Detailfragen bewege, die ja eigentlich in die Spezialdiskussion gehörten. Sie habe sie aber nicht abklemmen wollen, weil dies doch entscheidend sei für die Eintretensfrage. Mit dem Einverständnis der Kommission lasse sie deshalb die Diskussion so weiterlaufen.

Marcel Hegelbach erkundigt sich danach, wer für die Anlagen hafte.

Christof Gämperle führt aus, dass sich diese Frage nicht so einfach beantworten lasse. Dies sei abhängig von den Verantwortlichkeiten bzw. der entsprechenden Vereinbarung. Sei dort festgeschrieben, dass die Gemeinde für die Gebäude hafte und entstehe ein Schaden aus dem mangelnden Unterhalt, so sei die Gemeinde haftbar. Gehe es jedoch um einen Werkmangel, d.h. um einen Mangel in der Erstellung der Gebäude oder in einer nicht fachmännischen Installation, so greife die Werkeigentümerhaftung des Kantons. Grundsätzlich sei haftbar, wer für die entsprechende Sache verantwortlich sei.

Marcel Hegelbach will wissen, was passiere, wenn etwas kaputt gemacht werde, ob dann klar die Gemeinde hafte.

Christof Gämperle präzisiert, dass der grosse Unterhalt, das heisst eine Mängelbehebung an den Gebäuden, vom Kanton zu tragen sei. Dies sei so auch in der Vorlage festgehalten worden.

Regierungsrat Willi Haag verweist darauf, dass diese Fragen in der Vereinbarung klar geregelt würden.

Marcel Hegelbach stellt fest, dass also sechs unterschiedliche Vereinbarungen getroffen würden.

Regierungsrat Willi Haag verneint. Die Vereinbarungen müssten schon ähnlich sein, es gehe ja auch um eine Gleichbehandlung der betroffenen Gemeinden.

Die Präsidentin fragt, wie es sich verhalte, wenn weder beim Werk noch beim Unterhalt ein Mangel gegeben sei und ein Fahrender sich verletze oder verunfalle.

Christof Gämperle weist auf den Grundsatz "casum sentit dominus", wonach grundsätzlich derjenige den Schaden zu tragen habe, der getroffen werde. Nur in bestimmten Fällen sei eine Haftungspflicht eines Dritten gegeben. Dies verhalte sich auch bei den Fahrenden nicht anders.

Bruno Lusti hält fest, dass also auch das Krankenkassen-Obligatorium gelte. Die Fahrenden müssten ja auch noch ein Depot von rund Fr. 300.— hinterlegen, welches für allfällige Schäden, für die sie verantwortlich seien, herangezogen werden könnte. Ob eine Miete von Fr. 10.— ausreichend sei, sehe man dann und sei wohl tatsächlich im Reglement zu regeln.

Ferdinand Hohns weist darauf hin, dass es sich in Bezug auf die Haftungsfragen ähnlich verhalte wie im Verhältnis Mieter-Vermieter.

Roland Hartmann bemerkt, dass die Erstellung des Platzes in Liestal damals rund Fr. 210'000.— gekostet habe. Er wüsste gerne, wieso im St.Galler Projekt bedeutend höhere Kosten veranschlagt wurden und inwiefern sich der Platz in Liestal von den vorliegend geplanten Plätzen unterscheide.

Nicolas Perrez erklärt, dass der Platz in Liestal mit einfachen Sanitair-Containern ausgestattet sei, die rund Fr. 65'000.— gekostet hätten. Nach fünf Jahren sei aber das Dach schon durchgerostet und würden jetzt Folgekosten anstehen. Zudem habe es nur einen Zaun um den Platz. Für die Fahrenden sei dies zwar absolut ausreichend. Der Unterhalt sei bei dieser Variante aber teurer, und es stelle sich halt auch die Frage, wie sich der Platz präsentieren und wie er auch von den Nachbarn wahrgenommen werden soll.

Bruno Gubser führt aus, er sei Transportunternehmer und habe als solcher mitbekommen, dass der Platz für ausländische LKW-Fahrer am Gotthard nur mit grossem politischem Druck endlich habe eingerichtet werden können. Er habe die Vorlage so verstanden, dass die Durchgangsplätze für alle Fahrenden offen seien. Wenn nun in wenigen Jahren eine nochmalige Vorlage nur für Transitplätze folgen würde, so werde dies wohl nicht verstanden. Bevor jetzt so viel Geld investiert werde, müsste seiner Ansicht erst sauber abgeklärt werden, was mit den durchreisenden Fahrenden passiere.

Regierungsrat Willi Haag antwortet, dass in Bezug auf die Transitplätze der Bund aus Sicht des Kantons tätig werden müsste. Man könne aber doch nicht sagen, dass man heute nicht realisiere, was möglich wäre, nur weil noch weiteres nötig wäre. Es sei auch keine Lösung, einfach die Durchgangsplätze zu reduzieren. Hier könnte man sogar mit der Anziehung argumentieren; es wäre wohl kaum sinnvoll, einen grossen Transitplatz anzubieten, bevor der Bund ein gesamtschweizerisches Konzept erarbeitet habe. Er habe auch keine Ahnung, was ein Transitplatz kosten würde. Man müsse jetzt diese Dinge wirklich trennen. Er glaube im übrigen nicht, dass eine entsprechende Vorlage schon in zwei Jahren zustandekommen werde.

Bruno Gubser ist der Ansicht, dass dies bald der Fall sein werde. Schengen sei zwar noch nicht lange in Kraft, die Schweiz aber ein Transitland und auch St.Gallen ein Transitzanton. Und die Ausländer seien ja offenbar das wirkliche Problem.

Roland Hartmann erkundigt sich, ob denn die Fahrenden, die damals nach Wittenbach gekommen waren, ein Konvoi von fünfzig Wagen umfasst hätten. Er nehme an, es gebe auch viele ausländische Konvois mit ebenfalls nur etwa 15 bis 20 Wagen.

Regierungsrat Willi Haag meint, es sei nicht üblich, die damaligen Fahrenden hätten aber mit etwa 15 Wagen auf einen Durchgangsplatz gepasst.

Die Präsidentin fasst zusammen, dass grossmehrheitlich ein Konsens darüber bestehe, dass Lösungen notwendig seien, aber auch darüber, dass viele Fragen im Raum stehen und gegenüber der Vorlage eine grosse Skepsis vorhanden sei. Regierungsrat Willi Haag habe eingangs gesagt, dass man sich ja im Vorfeld der Sitzung schon nach zusätzlichen Informationen hätte erkundigen können. Das sei zwar richtig; sie persönlich habe sich aber von den Vertretern der Radgenossenschaft mehr versprochen und angenommen, es gebe ein ausführlicheres Referat bzw. ein Referat von beiden Referenten, und ihre eigenen Fragen seien mit den zehnmütigen Ausführungen von Herrn Huber nicht alle beantwortet worden. Jetzt stelle sich – zurückkommend auf den Vorschlag, den Bruno Lusti zu Beginn der Sitzung gemacht habe – die Frage, ob es nicht zur Klärung der grundsätzlichen juristischen Fragen, aber auch der zahlreichen Fragen nach Zahlen, Fakten und Notwendigkeiten wie auch der verschiedenen Lösungsansätze sinnvoll wäre, eine zweite Sitzung abzumachen, sodass alle ihre Fragenkataloge schriftlich einreichen und anschliessend fundierter in einer zweiten Sitzung die Spezialdiskussion durchgeführt werden könnte. Damit hätte die Vorlage möglicherweise mehr Aussicht auf Erfolg; dies auch im Kantonsrat, weil sie die Kommissionsmitglieder mit einer Überzeugung in den Fraktionen vorstellen und entsprechend die Aufnahme der bereinigten Vorlage im Kantonsrat beeinflussen könnten.

Daniela Colombo stellt fest, dass man jetzt viele Fragen in der Diskussion doch noch habe klären können. Es handle sich zudem nach wie vor nicht um eine gesellschaftliche Vorlage, sondern um eine Bauvorlage. Aus ihrer Sicht sei deshalb eine Verschiebung unnötig.

Bruno Lusti bemerkt, dass seiner Ansicht nach viele Fragen, vor allem solche zur Bedürfnisabklärung, weiterhin offen seien. Er meine aber nach wie vor, dass ein Eintreten heute und das Lösen des Problems nötig seien. Er wolle ja grundsätzlich durchaus, dass die Vorlage durchkomme.

Die Präsidentin hält fest, dass der Vorschlag somit laute, dass heute über das Eintreten abgestimmt werde und allenfalls in einer zweiten Sitzung die Antworten auf vorab eingereichte Fragen diskutiert werden.

Regierungsrat Willi Haag gibt zu bedenken, dass nun doch immerhin während eines halben Tages Fragen beantwortet worden seien. Es gehe hier um eine Bauvorlage. Wie gesagt, man sehe zwar das Problem, aber man wolle nicht darüber reden. Wenn auf die Vorlage nicht eingetreten werde, so verlagere man das Problem ins Parlament. Auch die staatspolitische Kommission habe mehrmals geäußert, dass man sich der Angelegenheit annehmen müsse. Er schlage vor, dass man die Vorlage durchberate, konkrete vorlagenbetreffende Fragen notiere und nur dann, wenn die Beantwortung dieser Fragen nicht ohne Weiteres möglich sei, eine zweite Sitzung einberaume. Jedes andere Vorgehen sei nicht zielführend.

Herbert Huser möchte doch seine Bedenken nochmals zu Händen des Protokolls äussern, nicht dass es später heisse, in der Kommission habe man dies gar nicht vorgebracht. Er plädiere nach wie vor für Nichteintreten und dies aus drei Gründen: es gebe nach wie vor keine Notwendigkeit. Es gebe einen Bundesgerichtsentscheid, der aber einen völlig anderen Inhalt habe. Es gebe absolut keine gesetzliche Grundlage für die Vorlage, die den Kanton zum Bau verpflichten würde. Die Vorlage stehe zudem aus seiner Sicht nach wie vor in absolutem Widerspruch zum Grundsatz der Gleichbehandlung, da für eine Minderheit mit Steuergeldern etwas geschaffen werde, was der Mehrheit nicht zur Verfügung stehe. Die ganze Bedarfsannahme fusse schliesslich nur auf den Aussagen der Fahrenden selbst und sei mit den sechs Durchgangsplätzen bei der doppelten Anzahl der Annahme, wie sie im Gutachten getroffen worden sei. Dort sei von drei zusätzlichen Plätzen ausgegangen worden. Die ganze Vorlage sei für ihn von Anfang ein einziger Widerspruch, weshalb er für Nichteintreten sei.

Die Präsidentin fragt nach, ob dies nun ein Votum als Subfraktionschef gewesen sei.

Herbert Huser stellt klar, dass es sich um seine persönliche Aussage gehandelt habe.

Die Präsidentin merkt für die SVP-Fraktion ergänzend an, dass eine kleine Mehrheit zwar für Eintreten sei, aber nicht zu dieser Vorlage und nicht in dieser Form. Die SVP wolle zwar Hand bieten, um eine Lösung zu suchen. Es solle aber später nicht heissen, dass die SVP zwar eingetreten sei, die Vorlage dann aber doch abgelehnt habe. Würde die Vorlage so bleiben, so würde sie mehrheitlich abgelehnt. Herbert Huser habe dies als Sprecher der SVP nicht so festgehalten, weshalb sie dies jetzt noch ergänzt habe.

Karlpeter Trunz möchte beliebt machen, dass zwei Abstimmungen durchgeführt werden. Einmal über die Frage des Eintretens, einmal darüber, ob die Spezialdiskussion weitergeführt werden soll mit der Option, dass eine zweite Sitzung angesetzt werde, falls tatsächlich noch Fragen offen bleiben sollten.

Bernadette Bachmann ist ebenfalls für eine Abstimmung über das Eintreten.

Die Präsidentin lässt als erstes über das Eintreten abstimmen.

Die Kommission beschliesst mit 10 zu 2 Stimmen und einer Abwesenheit (Walter Locher) Eintreten auf die VOlage.

Die Präsidentin stellt fest, dass auf die Vorlage eingetreten wurde. Als zweites wäre darüber abzustimmen, ob die Spezialdiskussion nach dem Mittagessen weitergeführt oder bereits jetzt auf eine zweite Sitzung verschoben werden soll.

Regierungsrat Willi Haag weist darauf hin, dass die Einreichung von Fragenkatalogen wenig Sinn mache. Besser wäre es, jetzt die Vorlage durchzuberaten und lediglich konkrete Fragen, die heute nicht beantwortet werden könnten, noch weiter abzuklären.

Die Präsidentin stellt fest, dass der Vorschlag von Regierungsrat Willi Haag angenommen und auf die zweite Abstimmung demnach verzichtet werden kann.

Mittagspause von 12.30 bis 14.10 Uhr

5. Spezialdiskussion

Nach der Mittagspause ist auch Walter Locher wieder anwesend.

Die Präsidentin eröffnet die Spezialdiskussion.

Daniela Colombo möchte einleitend noch anmerken und zwar eigentlich als Bitte verstanden, es sei ihr am Morgen aufgefallen, dass die Art und Weise des Kommissionspräsidiums nicht parteineutral sei. Sie wäre doch froh, wenn die Kommissionspräsidentin ihre eigene Meinung nicht äussern würde und ihre Parteizugehörigkeit weglassen würde.

Die Präsidentin bedauert, wenn ihre Äusserung falsch angekommen sei. Es sei überhaupt nicht ihre Absicht gewesen. Sie habe das vielleicht auch falsch verstanden. Das Parteipräsidium dürfe also absolut keine eigene Meinung äussern? Sie habe es eben auch anders erlebt. Helga Klee beispielsweise gebe ihre Meinung doch recht vehement kund und sie sei der Meinung gewesen, sie habe sich relativ neutral verhalten. Sie habe auch nur schildern wollen, was die SVP-Subfraktion entschieden habe, und nicht ihre eigene Meinung. Sie habe sich aber erlaubt, bei Unklarheiten Nachfragen zu stellen.

Daniela Colombo entgegnet, sie wolle dies nicht noch lange diskutieren. Äusserungen wie "Ich bin ja nicht nur Kommissionspräsidentin, sondern auch SVP-Mitglied" seien aber jedenfalls nicht zulässig.

Die Präsidentin betont, dass sie nur habe ergänzen wollen, was der Sprecher gesagt habe, Es sei ihr wichtig, dies klarzustellen. Sie habe nur gesagt, sie wolle als SVP-Person ergänzen, weil der Sprecher ihrer Ansicht nach zu wenig darauf hingewiesen habe, warum wer eintritt oder nicht eintritt. Dies sollte nur eine Ergänzung sein und nicht ihre eigene Meinung. Sie wolle dies berichtigen, der Vorwurf sei ja happig.

Daniela Colombo findet, wenn somit Einigkeit über die Ausführung bestehe, könne man ja jetzt weiterfahren.

Herbert Huser anerkennt, dass der Sprecher eben zu sehr nur seine persönliche Meinung kundgetan habe. Er nehme es auf seine Kappe.

Die Präsidentin leitet weiter zur Spezialdiskussion.

1.1. Situation der Fahrenden in der Schweiz

Bruno Lusti wäre froh, wenn eine Bedarfsabklärung nachgeliefert werden könnte.

Regierungsrat Willi Haag führt aus, dass man in einer Arbeitsgruppe, zusammen mit der VSGP, mit den Fahrenden und den kantonalen Stellen, ein Konzept erarbeitet und den Bedarf von sechs Durchgangsplätzen eruiert habe. Er frage sich, was jetzt die Erwartung der Kommission sei. Was anders könnte geliefert werden, als was aufgrund der Arbeit in der Konzeptgruppe schon erarbeitet worden sei. Die Zahl von sechs Plätzen sei ja nicht das Ergebnis einer exakten wissenschaftlichen Rechnung. Was genau wäre der Auftrag an das Departement.

Bruno Lusti führt aus, er sei davon ausgegangen, es gebe Statistiken, aus denen hervorgehe, wieviele Fahrende registriert oder unterwegs seien, sodass sich der Bedarf an Plätzen herauslesen lasse.

Regierungsrat Willi Haag verneint. Die Fahrenden seien nicht registriert. Man habe deshalb die Fahrenden selbst gefragt, die würden einander ja kennen. Es seien ja aber auch nicht nur St.Galler Fahrende. Man könne die Platzzahl auch kürzen, aber er wisse wirklich nicht, wo oder wie genauer oder zusätzlich abgeklärt werden könnte.

Bernadette Bachmann schlägt vor, das Konzept abzugeben.

Regierungsrat Willi Haag stimmt dem Vorschlag zu.

Herbert Huser meint, dass man als Basis wohl den Sprung finden müsste von den drei Plätzen, die im Gutachten als notwendig erachtet würden zu den sechs, die nun in der Vorlage enthalten seien. Dies müsste nachvollziehbar dargestellt werden

Bruno Lusti fragt nach, ob also die Anzahl von sechs auf den Angaben der Fahrenden beruhe.

Regierungsrat Willi Haag verneint.

Nicolas Perez präzisiert, dass in der Konzeptgruppe der Bedarf vertieft abgeklärt worden sei, aber natürlich schon basierend auf gewissen Grundlagen. Das Gutachten sei zwar als Grundlage beigezogen worden. Dort sei aber nicht ein Bedarf von drei, sondern klar von sechs Plätzen aufgeführt. Es gebe aber eben auch bestehende Anlagen, die zum Teil genutzt würden. Der Gesamtbedarf sei aber bei sechs, wovon vier oder fünf zusätzliche. Da müsse differenziert werden. Als bestehende Anlage sei nur Buchs bekannt.

Herbert Huser entgegnet, dass aber doch im Gutachten vom Platz "Buchs/Werdenberg" als Durchgangsplatz die Rede und im Kanton, bei gesamtschweizerisch 48 Plätzen, insgesamt zwei Plätze ausgewiesen seien.

Ueli Strauss stellt fest, dass es sich offenbar um ein Missverständnis handle. Es gebe zusätzlich zum Gutachten einen Standbericht von 2005. Der Platz beim Schloss Werdenberg müsse ersetzt werden, da er als Durchgangsplatz nicht geeignet sei. Der Platz, den die Fahrenden in St.Gallen benutzen konnten, sei wiederum zwischenzeitlich überbaut worden. Damit kämen eben zwei Plätze hinzu zu den drei, welche das Gutachten als "zusätzlichen" Bedarf aufführe. Man könne aber diese Angaben auch noch schriftliche machen.

Herbert Huser entgegnet, dass aber doch jetzt in der Zwischenzeit in Altstätten ein grosser Allmendplatz eingerichtet worden sei, auf welchem es auch immer wieder Fahrende habe.

Regierungsrat Willi Haag weist darauf hin, dass es sich dabei aber nicht um einen gesicherten Platz handle. Es gehe nicht darum, wo überall schon Fahrende gewesen seien oder immer mal gesehen würden. Der Platz sei auch nicht eingerichtet, nicht offiziell. Es gehe jetzt um das Konzept, um den Grundsatz.

Walter Locher stellt fest, dass offenbar im Gutachten von einem anderen Bedarf ausgegangen werde. Er beantrage, das Gutachten der Kommission zur Verfügung zu stellen.

Die Präsidentin stellt fest, dass gegen den Antrag keine Einwendungen bestehen.

Regierungsrat Willi Haag bestätigt, dass sowohl das Gutachten als auch der Vortrag von Robert Huber dem Protokoll beigeheftet würden.

1.2 Rechtliche Situation

Walter Locher knüpft an sein Votum vom Vormittag an und betont, dass relativ unpräzise von "Fahrenden in der Schweiz" geschrieben werde. Es gehe aber um Fahrende mit Schweizer Nationalität. Auch der Bundesgerichtsentscheid spreche von "Schweizer Fahrende".

Erich Zoller will wissen, woraus genau sich in Bezug auf die Fahrenden die einzige und alleinige Zuständigkeit der Gemeinden ergebe. Kein Parkplatz könne ohne das Zutun des AREG bewilligt werden. Die Raumplanung sei doch Bundesrecht.

Regierungsrat Willi Haag betont, dass man einer Gemeinde noch nie etwas aufgelegt habe, was sie nicht wolle. Zuständig für ihre Einwohner sei aber sicher die Gemeinde.

Christof Gämperle führt aus, dass es für die Zuständigkeit verschiedene Anknüpfungspunkte gebe. Der wichtigste sei sicher der Wohnsitz. Daneben gebe es noch den Aufenthalts- sowie den Heimatort. Bei Fahrenden könnten die Schule, die Fürsorgestelle oder die Polizei Anknüpfungspunkte sein. Bei diesen Fragen habe aber sicher der Kanton keine Kompetenz. Eine andere Frage sei diejenige nach der Umsetzung. Zumindest auf schweizerische Fahrende sei das Abkommen anwendbar. Man könne ja nicht sagen, dass diejenige Gemeinde zuständig sei, in welcher sich die Fahrenden gerade zufällig aufhielten. Diese Gemeinde müsste dann ohne weitere Diskussion auch allfällige Kosten für Schule, Bildung oder Fürsorge tragen. Der Kanton sei aus diesem Grund für eine Gesamtlösung. Die grundsätzliche Zuständigkeit oder Verantwortlichkeit der Gemeinden werde mit dieser aber eigentlich nicht aufgehoben.

Erich Zoller spricht an, dass offenbar der Bund Richtpläne nicht mehr genehmigen wolle, wenn das Problem im Kanton nicht gelöst werde. Er will wissen, was passieren würde, wenn sich keine Gemeinde zu einer Platzlösung bereit erklären würde.

Christof Gämperle antwortet, dass es ja zwei Varianten gebe. Im Fall der Ablehnung oder des Nichteintretens der Vorlage könnte der Kanton nichts mehr unternehmen. Das Geschäft wäre für ihn erledigt.

Erich Zoller fragt nach, ob der Kanton dann in der Richtplanung tatsächlich blockiert wäre.

Christof Gämperle weist darauf hin, dass dies eine Zukunftsprognose und darum schwierig abzuschätzen sei. Grundsätzlich aber würde der Kanton wohl angewiesen werden, den Richtplan anzupassen. Eine Anpassung beinhalte aber noch nicht die Umsetzung. Diese wäre nach Art. 3 des Raumplanungsgesetzes wiederum Sache der Gemeinde. Dann wäre der Fall eben auch klar.

Walter Locher wendet ein, dass wohl kaum die restliche Richtplanung blockiert wäre bzw. der Bund die Genehmigung des ganzen Richtplans verweigern würde. Es gäbe einfach einen Hinweis. Es sei nicht richtig, mit der Richtplanung zu argumentieren.

Christof Gämperle entgegnet, dass mit dem Entscheid Glarus eine Verschärfung eingetreten sei. Dort seien vom Kanton einige Aufgaben in der Richtplanung nicht gemacht und die Genehmigung deshalb gänzlich verweigert worden.

Walter Locher hält fest, dass es aber doch eine Rolle spiele, welche Aufgaben nicht erfüllt worden seien. So z.B. die FFF-Ausscheidung.

Regierungsrat Willi Haag verweist noch einmal auf die Einladung der nationalrätlichen Kommission für Wissenschaft, Bildung und Kultur. Man habe dort klar Druck gemacht, es bleibe nicht mehr nur bei Hinweisen. Man könne diese Aufgaben oder Probleme nicht mehr einfach aussitzen. Mit der Vorlage versuche man jetzt, eine gemeinsame Lösung zu finden. Es sei jetzt wichtig, die Rahmenbedingungen zu formulieren. Die Motivation des Kantons sei, den Gemeinden zu helfen, und nicht umgekehrt.

Herbert Huser weist zur Veranschaulichung dafür, wie sich der Bund verhalte, auf den Bericht des Bundesrates hin. Unter Schlussfolgerung werde festgehalten, dass keine Massnahmen realisiert werden sollten, die für den Bund zusätzliche Ausgaben nach ziehen würden. Der Bund werde sich weiterhin auf seine beratende und koordinierende Funktion zurückziehen. Dies sei wie bei vielem Anderem. Den Letzten beißen die Hunde, das heisst im Kanton halt die Gemeinden.

Regierungsrat Willi Haag verweist darauf, dass man Aufgabenteilung habe und diese Aufgaben habe nicht der Bund zu lösen. Der Bund habe hingegen in Bezug auf das VBS-Grundstück in Thal durchaus mitgeholfen.

Christof Gämperle hält fest, dass im Bericht auch stehe, was der Kanton zu tun habe. Man dürfe nicht einseitig schauen, was wer mache. Es gehe ja auch darum, dass der Bund nur Kompetenzen habe, soweit diese in der Bundesverfassung festgelegt seien.

Herbert Huser wendet ein, dass wenn der Kanton solche Plätze im Baurecht oder zur Miete oder zum Verkauf anbiete, so sei dies doch eine völlig andere Qualität, als wenn stehe, dass der Kanton diese Plätze zu kaufen habe.

Christof Gämperle meint, dass es wohl keine Rolle spiele, ob er zum Verkauf oder zur Miete anbietet oder ob er diese Plätze selber kauft. Der Kanton würde sich wohl nicht wehren, wenn ein Privater einen Platz auf eigene Kosten zur Verfügung stellen und betreiben würde. In der Stadt Wil, im Eschenhof, in der Thurau, anschliessend andie Schiessanlage, gebe es einen Platz, der von ienem Privaten betrieben werde, zonenrechtlich absolut in Ordnung. Dagegen wehre man sich sicher nicht. Man habe aber noch wenig Investoren gefunden.

1.3 Situation im Kanton St.Gallen

Keine Voten

1.4 Situation in Nachbarkantonen

Walter Locher hält dafür, dass man eine Zusammenstellung aller Plätze in der Schweiz zur Verfügung haben sollte.

Ueli Strauss verweist auf das Gutachten 2001 sowie den Standbericht 2005, in welchem alle Kantone aufgelistet seien.

Walter Locher hätte gerne einen Bericht zum Status Quo 2009.

Herbert Huser verweist auf den Bericht des Bundesrates.

1.5 Lösungsansätze in anderen Kantonen

Roland Hartmann wünscht mehr Ausführungen zum Ausbau und zur Bauausführung auf dem Platz in Liestal.

Nicolas Perrez verweist auf die Botschaft, in welcher die Kosten Liestal aufgesplittet seien.

Erich Zoller fragt, wie sich die Situation unter den Kantonen präsentiere, ob es auch Kantone gebe, die sich absichtlich zurückhalten.

Regierungsrat Willi Haag antwortet, dass die Kantone gleichermassen eng solidarisch miteinander verbunden seien wie die Gemeinden. Auch im Kanton gebe es unterschiedliche Gemeinden mit unterschiedlicher Aufgabenerledigung. Manche Gemeinden hätten zwischen 2 und 20 Jahre für ihre Strassenplanung. Der Kanton Aargau sei beispielsweise als Mittelland-Kanton sehr viel mehr unter Druck als andere. Dort sei man an der Umsetzung eines Konzepts wie im Kanton St.Gallen. Es sei aber jednefalls nicht so, dass man jetzt auch für andere Kantone mitplane.

2 Konzept der Regierung für Durchgangsplätze

Keine Voten

2.1 Bedarf und Anforderungen an Durchgangsplätze

Karlpeter Trunz hält die Plätze für relativ grosszügig konzipiert. Er frage sich, wie gross denn die zugewiesenen Parzellen seien und ob nicht pro Platz zwei bis drei zusätzliche Stellplätze eingeplant werden könnten.

Regierungsrat Willi Haag meint, dass hier ein Missverständnis bestehe. Es sei ein flexibler Kiesplatz ohne feste Installationen und Zuteilungen vorgesehen, sodass eben die Wagen auch enger gestellt werden könnten, falls mehr Bedarf nach Plätzen vorhanden sei.

Karlpeter Trunz meint, dass dies dann aber im Betriebsreglement geregelt werden müsse.

Regierungsrat Willi Haag verneint. Es werde pro Wagen bezahlt.

Ferdinand Hohns verweist darauf, dass die Belegung eines Platzes auch von der Topographie bestimmt werde. Man habe abgeklärt, wieviele Wagen und Zelte man mindestens stellen könne. Im Platzinnern gebe es eine Freifläche fürs Rangieren, aber eben auch für eine allfällige zusätzliche Belegung.

2.2 Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden

Bernadette Bachmann erkundigt sich danach, was genau unter den "allfälligen Folgekosten" zu verstehen sei, zu deren Übernahme sich der Kanton, wie die Botschaft festhalte, in der Vereinbarung verpflichtet habe. Man hätte dies

Regierungsrat Willi Haag führt aus, dass sich der Hinweis in der Botschaft auf die Vereinbarung beziehe, wie sie im Jahr 2001 für die Standplätze abgeschlossen worden sei. Zu den vom Kanton übernommenen Folgekosten gehörten die Sozialkosten unter Einschluss der Bildungskosten, allenfalls auch Gesundheitskosten. Bei den Durchgangsplätzen habe man nun den Standortgemeinden dasselbe zugestehen wollen. Es gehe um die Gleichbehandlung der Gemeinden.

Karlpeter Trunz fragt nach, ob also der Kanton auch bei den Durchgangsplätzen die Sozialkosten übernehme und auch allfällige Bildungskosten.

Ueli Strauss erklärt, dass auf den Durchgangsplätzen die Sozial- und Gesundheitskosten vom Kanton übernommen würden. Auf den Durchgangsplätzen bzw. während des Sommers gingen die Kinder aber nicht zur Schule, weshalb die Schul- bzw. Bildungskosten nur bei den Standplätzen zu den vom Kanton übernommenen Folgekosten dazugehörten.

Christof Gämperle weist darauf hin, dass man den Begriff Schulkosten präzisieren müsse. Es gehe nur um sonderpädagogische Massnahmen. Wer Wohnsitz habe, habe auch Anspruch auf Beschulung in der Wohnsitzgemeinde und müsse dafür nicht extra bezahlen. Die Standortgemeinden von Standplätzen hätten aber befürchtet – und es sei eine Realität, dass die Kinder von Fahrenden schulisch nicht so gut seien, weil sie ja nicht regelmässig zur Schule gingen –, zusätzliche sonderschulische Massnahmen tragen zu müssen. Der Kanton habe sich deshalb bereit erklärt, diese allfällige Sonderlast zu übernehmen. Es gehe aber nicht einfach um die ganzen allgemeinen Bildungskosten. Und es betreffe dies eben auch nur die Standplätze. Entsprechende Kosten würden bei den Durchgangsplätzen wegfallen.

Karlpeter Trunz will wissen, ob ein allfälliges Betriebsdefizit auch zu den Folgekosten gehöre, die der Kanton übernehmen würde.

Regierungsrat Willi Haag meint, dass man sich bereits tief im operativen Bereich bewege. Dies sei nicht Gegenstand der Vorlage, sondern müsse mit der jeweiligen Gemeinde ausgehandelt werden.

Bruno Lusti weist darauf hin, dass es gerade deshalb ja wichtig sei, dass die Gemeinde mit-

reden und wenn nötig den Mietbetrag eben auch erhöhen könne.

Regierungsrat Willi Haag anerkennt, dass der tatsächliche Betrieb abgewartet werden müsse. Gerade deshalb wolle der Kanton aber auch die einmaligen Erstellungskosten von den Betriebsgebühren trennen.

Marcel Hegelbach erkundigt sich danach, ob es bereits Mustervereinbarungen gebe.

Regierungsrat Willi Haag bejaht, dass bereits Entwürfe vorhanden seien. Es gebe aber noch keine definitiv abgeschlossenen Vereinbarungen, weshalb er diese der Kommission auch nicht vorlegen könne. Die konkreten Abmachungen mit den Gemeinden sei im Übrigen auch nicht Sache des Kantonsrates.

Walter Locher wendet ein, dass man einen politischen Entscheid zu treffen habe und deshalb doch wenigstens eine anonymisierte Fassung sollte einsehen können. Es solle ja auch ein gewisser allgemeiner Standard gefunden werden.

Ueli Strauss verweist darauf, dass im Konzept eine Mustervereinbarung enthalten sei.

Regierungsrat Willi Haag hält fest, dass man das Konzept dem Protokoll beilegen werde.

Seline Heim-Keller hat eine Frage zum Benutzerreglement. Man habe gehört, dass Gossau ganzjährig offen sein solle und die Fahrenden etwa zwischen März und Oktober unterwegs seien. Sie wolle wissen, ob denn nun eine Standortgemeinde einen Platz während des Winters auch selbständig an andere Interessierte, z.B. an Pfadfinder, vermieten dürfte?

Alex Keller meint, dass man bei den Fahrenden aufpassen müsse. Es sei eine sehr heterogene Volksgruppe. Es komme sehr drauf an, ob Fahrende Familie hätten, weil sie dann durch die Schule gebunden seien. Dann spiele auch die Art des Gewerbes eine Rolle. Wenn vor allem Messer geschliffen würden, so bestünden im Winter wohl kaum Verdienstmöglichkeiten und würde sich deshalb auch das Umherziehen nicht lohnen. Die Erfahrungen in andern Kantonen zeigten, dass die Plätze im Winter auch genutzt würden, einfach nicht im gleichen Mass wie in der Hauptsaison.

Seline Heim-Keller fragt nach, ob folglich dem Kanton die Offenhaltung oder Benutzung der Plätze egal wäre bzw. der Kanton nichts dagegen hätte.

Regierungsrat Willi Haag bejaht. Es dürfe einfach sicher nicht sein, dass ein Platz über drei Monate an jemanden vermietet und es dann keinen Platz mehr für Fahrende haben würde. Man müsse hier auch einfach etwas pragmatisch denken und diese Einzelprobleme und Möglichkeiten seien mit der jeweiligen Standortgemeinde direkt abzusprechen.

Walter Locher führt aus, man habe heute morgen angesprochen, ob man ein Schild aufhängen könne, dass der Platz nur für schweizerische Fahrende sei. Er wolle wissen, wie sichergestellt werde, dass eben der Platz tatsächlich nur für Schweizer Fahrende reserviert und ob dies im Konzept enthalten sei. Er brauche diesbezüglich sonst ergänzende Erklärungen zur Umsetzung.

Alex Keller verweist auf seine Ausführungen vom Vormittag betreffend unterschiedliche Reisegewohnheiten und Platzansprüche der ausländischen und schweizerischen Fahrenden.

Walter Locher wendet ein, dass diese Ansprüche oder Gewohnheiten sich ja auch ändern könnten. Er wolle einfach sichergestellt haben, dass man dieser Verpflichtung nachkomme und nichts anderem.

Ueli Strauss sagt, es gebe kein Schild "nur für Schweizer Fahrende". Man könne ja auch bei einer Wohnung nicht anschreiben, dass man nur an Schweizer vermiete. Das wäre rassistisch.

Walter Locher hält fest, dass ihm dies nicht genüge. Wenn man politisch ja sage, so schaffe man eine Lösung für das, was völkerrechtlich vorgeschrieben sei. Ansonsten habe man genau das Problem, dass man ein Mekka werde für andere, ob diese nun in grossen Konvois kämen oder nicht. Das sei eine Schlüsselfrage.

Alex Keller führt aus, dass das Ursprungsproblem wohl darin liege, dass die Fahrenden illegal campieren müssten. Dieses Problem müsse man lösen. Es spreche nichts dagegen, wenn auch ein ausländischer Konvoi mit fünfzehn Wagen einen Durchgangsplatz benütze, sofern dieser frei sei.

Walter Locher verweist darauf, dass die Schweiz diesen Vorbehalt gemacht habe und nicht verpflichtet sei, irgendwelche Plätze für irgendwelche Leute zu realisieren. Er werde der Vorlage nicht zustimmen, wenn dieser Punkt nicht geregelt sei. Auf einmal werde sonst die Ausnahme zur Regel.

Regierungsrat Willi Haag meint, dass er damals in Wittenbach froh gewesen wäre, wenn er die ausländischen Fahrenden auf einen freien Durchgangsplatz hätte verweisen können. Er würde zudem nicht unterschreiben, dass ausländische Fahrende a priori dreckiger seien als schweizerische. Er habe damals die Erfahrung gemacht, dass dies in Wittenbach von verschiedenen Leuten total unterschiedlich beurteilt worden sei. Er habe den Grundsatz verstanden, aber man könne doch einer Sippe aus dem Elsass nicht sagen, nein, wir nehmen euch nicht, auch wenn der Platz frei ist.

Walter Locher verweist darauf, dass die Pflicht zur Einrichtung von Durchgangsplätzen mit dem Umstand begründet werde, dass es sich um eine nationale Minderheit handle. Sein Einwand habe nichts mit Rassismus zu tun oder so.

Bernadette Bachmann weist darauf hin, dass man diese Thematik bereits am Vormittag des Langen und Breiten diskutiert habe.

Marcel Hegelbach entgegnet, dass man dafür ja zusammengekommen sei. Er sehe dies gleich wie Walter Locher und sei deshalb auch gegen Eintreten gewesen. Er wolle im Übrigen nochmals bestätigt haben, dass die Frage des Hausrechts und der Haftung gelöst sei.

Regierungsrat Willi Haag meint, dass auch diese Frage tief im operativen Bereich liege. Sie werde ja nicht einmal von ihm selbst gelöst werden. Die Haftungsfrage sei aber kein Problem.

Christof Gämperle ergänzt, dass ausländische Fahrende tatsächlich Probleme bereiten könnten. Probleme gebe es aber sicher nicht auf den Plätzen selbst, sofern sie diese Plätze überhaupt benutzen. Er hätte auch lieber, wenn die ausländischen Fahrenden dann auf die Plätze verwiesen werden könnten, als dass sie beispielsweise an der Thur campieren, wo sich dann Bruno Lustis Frau ärgern müsse. Im Fall, dass grosse Probleme auftauchen sollten, müsste im übrigen ohnehin die Polizei zugezogen werden. Dies wäre dann nicht mehr in der Kompetenz und im Aufgabenbereich des Baudepartements.

3 Stand der Konzeptumsetzung

Keine Voten

4 Kosten der Durchgangsplätze und Kreditbedarf

Keine Voten

4.1 Ursprüngliche Kostenschätzung

Keine Voten

4.2. Bauprojekt

Keine Voten

4.2.1 Allgemein

Keine Voten

4.2.2 Grundstück und ortsbauliche Situation

Keine Voten

4.2.3 Bauprojekt

Keine Voten

4.3 Kostenvoranschlag

Walter Locher fragt, ob es richtig sei, dass mit der Vorlage ein Kredit für maximal sechs Durchgangsplätze verlangt, damit aber nicht auch eine Zusage des Kantonsrates zum Beispiel zum Durchgangsplatz-Standort in Winkeln abgegeben werde. Andernfalls müsste er einen Streichungsantrag stellen.

Regierungsrat Willi Haag bejaht und bestätigt, dass für jeden einzelnen Platz ein separates Bewilligungsverfahren durchzuführen sein werde.

Christof Gämperle verweist auf die Formulierung von Ziff. 1 des Beschlusses.

Herbert Huser verweist darauf, dass gemäss Baukonzept eingefärbter Dämmbeton vorgesehen sei. Normaler Beton koste Fr. 200.— pro m³, Dämmbeton bereits in ungefärbtem Zustand Fr. 850.— und 900.—. Dies führe nach seiner Berechnung zu Gebäudekosten für drei Kuben von rund Fr. 380'000.—. Er empfehle deshalb, dass die Ausführung nochmals überarbeitet werde.

Ferdinand Hohns gibt an, dass der Mehrpreis fürs Einfärben etwa 40 Prozent ausmache. Hinzu kämen Türen und Fenster, auch die Sanitär- und Elektroinstallationen seien im veranschlagten Preis bereits mitenthalten, ebenso Planerkosten u.s.w.. Sie hätten im Übrigen verschiedene Varianten geprüft, auch Verputz beispielsweise.

Herbert Huser entgegnet, dass er ohnehin nie Dämmbeton wählen würde, weil dieser keine grosse Festigkeit aufweise.

Ferdinand Hohns führt aus, bei der Turnhalle Schöntal in Altstätten sei schon vor 30 Jahren solcher Beton verwendet worden sei. Dieser sei immer noch sehr gut und habe sich bewährt.

Regierungsrat Willi Haag erklärt, den Hinweis von Herbert Huser als Anregung aufzunehmen.

Karlpeter Trunz fragt nochmals nach, ob also mit der Abstimmung nur über den Rahmenkredit entschieden werde, nicht aber auch schon über die beiden Plätze in Thal und Winkeln.

Regierungsrat Willi Haag bestätigt dies. Es werde jetzt nur über das Gesamtkonzept abgestimmt, nicht über die konkret geplanten Standorte, die erst noch gesucht werden müssten. Auch die möglichen Plätze in Thal und Gossau würden damit nicht bewilligt; dort seien einfach die Abklärungen und Verhandlungen schon weiter fortgeschritten als anderswo.

Karlpeter Trunz stellt fest, dass also ein normales Baubewilligungsverfahren durchgeführt werden müsste.

Regierungsrat Willi Haag weist darauf hin, dass es nur um den Rahmenkredit gehe und nicht

um einen Baukredit, für welchen bereits ein konkretes Bauprojekt vorliegen müsste.

Christof Gämperle verweist auf das Funknetz in Bollikon. Dort gebe es verschiedene mögliche Standorte für Mobilfunkanlagen, man habe aber auch noch nicht festgelegt, wo genau und welche Anlagen dann tatsächlich erstellt werden sollten. Auch hier sei es ein Rahmenkredit, es könnten nie mehr als sechs Plätze realisiert werden.

Walter Locher stellt fest, dass offenbar in Gossau etwas teurer und in Thal billiger erstellt werden soll, womit sich ein Schnitt von rund 1,5 Mio Franken ergebe. Ihm reiche die Präzisierung, dass es also vorliegend nicht um einen Baukredit gehe, sondern um einen Rahmenkredit.

Marcel Hegelbach erkundigt sich, ob die Zeitschätzung realistisch sei.

Regierungsrat Willi Haag meint, dass man die Realisierung der Plätze gerne so bald als möglich durchführen würde, es brauche aber halt alles seine Zeit.

4.4 Erläuterungen zu den einzelnen Positionen

Keine Voten

4.5 Kreditbedarf

Karlpeter Trunz meint, dass ihm der Beleg fehle dafür, dass tatsächlich sechs Plätze notwendig seien.

Christof Gämperle führt aus, dass heute von einem Bedarf von sechs Plätzen auszugehen sei. Bei drei Plätzen wäre wohl keine Botschaft nötig gewesen. Man hätte durchaus auch jeden Platz für sich allein bewilligen können, womit das ganze Geschäft nie vors Parlament gekommen wäre. Aus Sicht des Baudepartementes wäre dies gegenüber dem Kantonsrat aber nicht fair gewesen, zumal die politische Diskussion auch durchaus unterschiedlich geführt werden könne.

Alex Keller fasst zusammen, dass in Bezug auf die Realisierung noch alles offen sei. Von den vorgesehenen sechs Plätzen seien vier Standorte noch unbekannt und bei den zwei bereits bekannten bestehe zumindest bei einem rechtlich grosser Widerstand. Wenn nun – nach der Erstellung von zwei, drei, vier Plätzen – festgestellt werde, dass kein weiterer Bedarf mehr bestehe, dann würde mit der weiteren Platzerrichtung sofort aufgehört. Es würden heute ja nicht auf einen Schlag alle sechs vorgesehenen Plätze errichtet.

Walter Locher anerkennt, dass es sicher richtig sei, wenn die Regierung hier gegenüber dem Kantonsrat Transparenz schaffe. Ob aber tatsächlich sechs Plätze notwendig seien, lasse sich vor Einsicht in die Unterlagen des Departements noch gar nicht entscheiden.

Christof Gämperle weist darauf hin, dass wenn der Kantonsrat lediglich drei Plätze für nötig halte, die Vorlage unter den Kreditrahmen falle, den es für das Parlament brauche.

Regierungsrat Willi Haag meint, dass man dem Baudepartement auch vertrauen dürfe, dass bestimmt nicht für 1,5 Mio Franken ein unnötiger Platz realisiert würde.

Karlpeter Trunz macht geltend, dass im Beschluss aber explizit von sechs Plätzen die Rede sei. Dann wünsche er aber ein entsprechendes regierungsrätliches Votum im Rat.

Alex Keller schlägt vor, den Beschluss mit dem Zusatz "höchstens" zu ergänzen.

Walter Locher meint, man entscheide über den politischen Willen, ob man wirklich einen Fünftel der gesamtschweizerisch nötigen Plätze im Kanton bauen wolle. Klar baue man letztlich nur so viel, wie man wolle; zu entscheiden sei aber über den Grundsatz. Und dies sei ohne weitere Unterlagen nicht möglich.

Bruno Gubser fragt, ob Ziff. 4.5 der Botschaft so formuliert und die Plätze in Gossau und Thal explizit erwähnt werden müssten, zumal deren Realisierung ja auch noch nicht definitiv feststehe. Es wäre wohl einfacher für die Annahme des Beschlusses, wenn er allgemein gehalten wäre.

Christof Gämperle ist der Auffassung, dass damit nur das Problem verschoben würde. Irgendwann würden die Projekte ja konkret. Er beschäftige sich jetzt schon seit 15 Jahren mit der Thematik der Fahrenden. Jeder Gemeindepräsident wisse, in welcher Nachbargemeinde es noch geeigneten Platz hätte. So drehe man sich im Kanton im Kreis. Es brauche Zahlen und konkrete Angaben, um sich mit der Vorlage und dem Problem auseinandersetzen zu können. Eine Weglassung bringe gar nichts.

Bernadette Bachmann hält dafür, dass man über die Zahl der Plätze und den Einschub "höchstens" dann bei der Formulierung des Beschlusses noch diskutieren könne.

4.6 Bauteuerung

Keine Voten

5 Finanzreferendum

Erich Zoller erkundigt sich nach den tatsächlichen Kriterien für die Standortsuche. Es sei zum Beispiel erwähnt worden, dass Plätze oft neben Abwasserreinigungsanlagen liegen würden.

Ueli Strauss führt aus, dass z.B. im Sarganserland eine Platzmöglichkeit bei der Autobahneinfahrt diskutiert werde. Es sei aber fraglich, ob dies wirklich zumutbar sei. Alle Plätze, die heute zur Diskussion stünden, seien aber jedenfalls zumindest halbwegs praktisch und zumutbar.

Erich Zoller entgegnet, dass die Diskussion um einen Platz beim Autobahnanschluss auf einem Missverständnis beruhe. Jeder zweite Sarganser wohne übrigens an der Autobahn oder Eisenbahn. Er wolle allgemein wissen, ob dies beispielsweise auch für Fahrende zumutbar wäre.

Ueli Strauss bejaht. Das habe man so auch kommuniziert. Bonaduz liege ja auch an der Autobahn.

Alex Keller präzisiert, dass ein Durchgangsplatz eine ebene Fläche von einer gewissen Grösse und einen Verkehrsanschluss erfordere und die wohnhygienischen Verhältnisse auf befristete Zeit gegeben sein müssten. Gesamtschweizerisch sei jedoch festzustellen, dass Plätze immer dort liegen würden, wo Autobahn, Stromleitungen und Eisenbahn aufeinander treffen. Das zeige schon auch den Umgang mit Minderheiten. Man wolle im Kanton St.Gallen nicht so krass sein, gehe aber sowohl in Thal als auch in Gossau auch an die Grenze. Allerdings erhalte man auch einfach keine anderen Standorte, obschon die Bezahlung gut wäre. Wie Herr Huber gesagt habe, hätten die Fahrenden selbst auch keine grossen Ansprüche.

Bruno Lusti erkundigt sich danach, wieso die Abschreibung der Kosten über fünf Jahre nach dem Beschluss und nicht ab Bau der Plätze geführt werden solle.

Regierungsrat Willi Haag meint, das spiele an sich keine Rolle. Es frage sich halt, wie lange man den Bedarf noch mitziehen wolle.

Bruno Lusti ergänzt, dass man das Geld dann aber schon habe, auch wenn dann doch nur vier Plätze notwendig seien. Er wolle einfach das Risiko nicht eingehen, dass dann das Geld doch für irgendetwas verbraucht werde.

Christof Gämperle führt aus, dass dieses Risiko nicht verhindert werden könne. Das Geld

laufe über die Investitionsrechnung und werde bezogen oder nicht bezogen. Die entsprechende Abrechnung werde dann von der Finanzkontrolle geprüft. Bei der Linth werde beispielsweise heute mit dem Bau begonnen, während der Kredit bereits nächstes Jahr abgeschrieben sei. Die Abschreibung sei beim Kanton eine rein buchhalterische Massnahme.

Karlpeter Trunz fragt nach, ob also mit der Abschreibung angefangen werde, noch bevor gebaut werde und somit die Abschreibung unter Umständen schneller laufen könne als die Realisierung eines Projekts.

Regierungsrat Willi Haag bejaht. Es gebe auch Projekte, die nie realisiert würden.

Ueli Strauss weist darauf hin, dass die Realisierung der Plätze sicher noch einige Jahre dauern werde.

6 Antrag

Keine Voten

Fragen zu den Beilagen (Plänen)

Keine Voten

Rückkommen

Es wird kein Rückkommen beantragt.

7. Schlussabstimmung

Bruno Lusti führt aus, dass nun der Zeitpunkt gekommen sei zu entscheiden, ob über die Vorlage bereits beschlossen werde oder ob vorher noch weitere Unterlagen konsultiert werden müssten.

Daniela Colombo stellt fest, dass die Skepsis in der Kommission wohl weniger die Finanzen als vielmehr die Anzahl der Plätze betreffe. Sie schlage deshalb vor, dass man zur Entschärfung in den Beschluss den von Alex Keller vorgeschlagenen Zusatz "höchstens" hineinnehme.

Walter Locher stellt den Antrag auf Verschiebung.

Bernadette Bachmann fragt, welche neuen Unterlagen oder neuen Informationen die Kommission überhaupt erwartet werden könnten.

Alex Keller bestätigt, dass die Unterlagen auf Stufe Baudepartement sehr dürftig seien. Die Lebensart der Fahrenden sei nach wie vor nicht genau bekannt. Er beschäftige sich seit 1990 mit den Fahrenden, kenne auch Hubers seit zehn, elf Jahren. Trotzdem bestehe da immer noch eine Barriere. Auch die Unterlagen des Bundes und das Gutachten von Eigenmann/Rey/Rietmann seien dürftig. Der Name Huber gebe keinen Hinweis darauf, ob jemand sesshaft oder Fahrender sei. Es sei weitgehend unbekannt, wieviele Fahrende es in der Schweiz gebe, womit sie genau ihr Geld verdienen u.s.w. Man habe keine Ahnung. Deshalb habe man den Umkehrschluss gezogen: dass nämlich die Fahrenden auf die Nähe der Agglomerationen angewiesen seien, wenn sie Geld verdienen wollten. Wenn einmal ein Platz erstellt und in Betrieb sei, so seien sehr viel mehr Erfahrungen möglich. Dann erst zeige sich vielleicht, dass doch nur z.B. vier statt sechs Plätze notwendig seien.

Bruno Gubser meint, dass es letztlich halt doch eine Geldfrage sei. Seines Erachtens sei das Ganze zu teuer und sechs Plätze zu viel. In Gossau werde beispielsweise Industrieland gekauft. Er frage sich, ob wirklich keine Alternativen vorhanden seien.

Bruno Lusti erklärt, dass für die Kommission die Botschaft die Grundlage sei. Das Departement sei offenbar sehr viel weiter und erfahrener, was dazu führe, dass die Entscheidungsfreudigkeit der Kommission nicht so gross sei. Er unterstütze deshalb den Antrag von Walter Locher.

Regierungsrat Willi Haag akzeptiert, falls tatsächlich die Kommission sich nicht in der Lage sehe, heute einen Beschluss zu fällen und zuerst noch weitere Unterlagen beigebracht werden müssten. Er halte aber fest, dass der Kantonsrat wohl die Platzzahl oder auch den Kredit reduzieren könne. Es gehe vorliegend aber um ein Gesamtkonzept und nur deshalb liege der Entscheidung darüber jetzt überhaupt beim Kantonsrat.

Die Präsidentin lässt über den Antrag von Walter Locher auf Verschiebung der Abstimmung abstimmen. **Der Antrag wird mit 7 zu 6 Stimmen angenommen.**

Die **nächste Sitzung** wird auf **Donnerstag, 25. Juni 2009, 8.15 Uhr**, angesetzt.

Regierungsrat Willi Haag stellt das Protokoll zusammen mit den zugesagten Unterlagen in Aussicht. Der Kantonsratsbeschluss würde folglich erst an der zweiten Sitzung beraten. Dies bedeute gleichzeitig, dass der Beschluss erst in der Septembersession im Rat besprochen werde.

Die Präsidentin stellt fest, dass die Sitzung jetzt unterbrochen werde.

Die Kommission verzichtet darauf, die Medien über das Ergebnis ihrer Beratungen zu informieren.

Die Präsidentin stellt fest, dass keine weiteren Fragen und Voten gewünscht werden. Sie bittet, der Protokollführerin die einleitenden Referate per E-Mail zukommen zu lassen.

Die Präsidentin bedankt sich bei den Anwesenden und schliesst die Sitzung um 15.55 Uhr.

Jona und St.Gallen, 22. Mai 2009

Die Präsidentin der vorberatenden
Kommission:

Die Protokollführerin:

Barbara Keller-Inhelder

lic.iur. Christin Kaiser