

Vorlage an den Landrat

Änderung des Gesetzes über Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende – Kompetenzen und Aufgaben des Kantons

[Nr. wird vom System eingesetzt]

vom [Datum wird vom System eingesetzt]

1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Im Jahr 2014 trat das Gesetz über Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende vom 20. Februar 2014 in Kraft. Dieses ermöglicht die Festlegung von konkreten Standorten für Stand- und Durchgangsplätze durch kommunalen Nutzungsplan (§ 2 Abs. 3) und erteilt insbesondere die Kompetenz für den Betrieb und den Unterhalt dieser Plätze an die Gemeinden (§ 4).

Da die Lösung der einvernehmlichen Festlegung von Stand- und Durchgangsplätze durch Kanton und Gemeinden gemäss § 1 Abs. 2 nicht zum gebotenen Erfolg führt, muss der Kanton eine Nachbesserung vorlegen und die Gemeinden entlasten.

Die Stand- und Durchgangsplätze wurden bisher mehrheitlich auf Boden im Verwaltungsvermögen des Kantons erstellt. Es handelt sich um Plätze, welche für Schweizer Fahrende errichtet werden, wobei hiermit die Schweizer Jenischen und Sinti mit nomadischer Lebensweise gemeint sind.

Die Behörden sind verpflichtet, die fahrende Lebensweise der ethnischen Minderheit der Schweizer Sinti und Jenischen zu unterstützen und in der Raumplanung zu berücksichtigen.

Mit der vorliegenden Anpassung des Gesetzes kommt der Kanton dem raumplanerischen Auftrag nach und regelt, dass die Kompetenz für die Erstellung von Zonen für Stand- und Durchgangsplätze sowie im Allgemeinen die Verantwortung und der Betrieb dieser Plätze vom Kanton getragen werden muss (inkl. des finanziellen und personellen Aufwands).

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	2
2.	Bericht	3
2.1.	Ausgangslage	3
2.2.	Ziel der Vorlage	3
2.3.	Erläuterungen	3
2.4.	Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.) oder zur Langfristplanung	6
2.5.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	6
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	6
2.7.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	8
2.8.	Regulierungsfolgenabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e und e ^{bis} Geschäftsordnung Landrat)	8
2.9.	Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens	8
3.	Anträge	8
3.1.	Beschluss	8
4.	Anhang	9

2. Bericht

2.1. Ausgangslage

Der Kanton hat aufgrund des Rahmenübereinkommens des Europarats vom 1. Februar 1995 zum Schutz nationaler Minderheiten (SR 0.441.1), der Niederlassungsfreiheit nach Art. 24 der Bundesverfassung (SR 101) und der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft (§ 109, [SGS 100; Verlinkungen siehe unter rechtliche Grundlagen]) die Pflicht mittels Raumplanung den besonderen Bedürfnissen der nationalen Minderheit der Schweizer Jenischen und Sinti mit nomadischer Lebensweise zu berücksichtigen. Das Bundesgericht hat das Recht der Schweizer Fahrenden auf angemessene Stand- und Durchgangsplätze explizit anerkannt (BGE 129 II 321, E. 3.1 f.). Diese seien mittels raumplanerischer Massnahmen zu sichern. Die Behörden haben nach Art. 3 Abs. 3 Raumplanungsgesetz (RPG; SR 700) die Pflicht, Siedlungsgebiete nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten. Der Kanton und die Gemeinden müssen den Fahrenden bei der Suche nach Stand- und Durchgangsplätzen helfen.

Der Mangel an Stand- und Durchgangsplätzen erschwert die Lebensart der nomadisch lebenden Schweizer Jenischen und Sinti, da der Raum in den letzten Jahren nicht genügend zur Verfügung gestellt wurde.

Die Problematik wurde bereits bei der Planung der Realisierung des Durchgangsplatzes «Holchen» im Jahr 2019 erkannt. In der Landratsvorlage vom 21. Januar 2020 wurde entsprechend festgehalten, dass eine Revision des Gesetzes erforderlich ist und die Grundlage geschaffen werden muss, dass auch der Kanton die Plätze für Fahrende betreiben kann ([LRV 2020/50](#), S. 5).

Damit der Kanton seine raumplanerische Aufgabe wahrnehmen kann, soll mit der Revision des Gesetzes über die Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende die Festlegung solcher Plätze mittels kantonaler Nutzungsplanung, statt wie bisher mit kommunaler Nutzungsplanung, erfolgen. Die Gemeinde werden weiterhin angehört und die Plätze werden in Zusammenarbeit mit den Gemeinden festgesetzt (§ 6 Abs. 1 Raumplanungs- und Baugesetz [RBG; SGS 400]). Nach wie vor steht den Gemeinden die Einsprachemöglichkeit nach § 13 Abs. 4 RBG zur Verfügung.

Der Kantonale Richtplan (Objektblatt S 1.4, Stand Juli 2020) wird in einem nächsten Schritt an das neue Gesetz angepasst.

2.2. Ziel der Vorlage

Mit der vorliegenden Anpassung des Gesetzes über Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende (SGS 415) wird die Verantwortung und Kompetenz für die Festsetzung von Stand- und Durchgangsplätzen für Fahrende auf den Kanton übertragen. Zudem soll der Kanton die personelle und finanzielle Verantwortung tragen.

2.3. Erläuterungen

Kommentar zu § 1

Abs. 1: Der Kanton soll nun die Führung übernehmen und die erforderlichen Stand- und Durchgangsplätze für die Schweizer Fahrenden zur Verfügung stellen.

Abs. 1^{bis}: Der Begriff der Schweizer Fahrenden soll genauer definiert werden. Die Schweizer Jenischen und Sinti, welche als nationale Minderheit anerkannt sind, werden mit dem Begriff der Schweizer Fahrenden zusammengefasst.

Abs. 2: Der Kanton soll neu im Rahmen der Bestimmungen des RBG in Zusammenarbeit mit den Gemeinden die Plätze festsetzen.

Abs. 3: Die Problematik besteht nicht nur im zu geringen Angebot von Stand- und Durchgangsplätzen. Der Spontanhalt ist zentral für die traditionelle Lebensweise und Kultur der Schweizer Fahrenden. Damit die Aufgabe des Schutzes nationaler Minderheiten und die Berücksichtigung ihrer Bedürfnisse vollumfassend wahrgenommen werden kann, soll mit dem neuen Abs. 3 der Grundsatz festgehalten werden, dass der Kanton neben der zonenplanerischen Sicherung der Stand- und Durchgangsplätze auch geeignete Massnahmen im Rahmen der bestehenden gesetzlichen Vorgaben für die Förderung von Spontanhalten treffen kann.

Kommentar zu § 2

Abs. 2: Gemäss dem bisherigen § 2 Abs. 2 können die Gemeinden Spezialzonen mittels kommunalen Nutzungsplan ausscheiden. Nach der Revision soll der Kanton mittels kantonaler Nutzungsplanung entsprechende Nutzungszonen ausscheiden können, um dem raumplanerischen Auftrag nachzukommen.

Abs. 3: Die Nutzungszonen müssen nicht zwingend «Spezialzone Fahrende» heissen, sondern können zum Beispiel als Zone für öffentliche Werke und Anlagen mit besonderer Zweckbestimmung ausgeschieden werden. Dies erlaubt mehr Flexibilität.

Kommentar zu § 3

Bisher werden die Kompetenzen des Kantons in § 3 und die Kompetenzen der Standortgemeinden in § 4 geregelt. Da der Kanton die Verantwortung für die Umsetzung der Aufgabe übernimmt, werden insbesondere die Zuständigkeiten des Kantons ausführlicher geregelt.

Abs. 1: Der Absatz 1 wird als Auflistung dargestellt, um die Lesbarkeit und Übersichtlichkeit der Zuständigkeit zu verbessern. Wie bisher stellt der Kanton die Grundstücke auf seine Kosten zur Verfügung und ist für den baulichen Unterhalt der Plätze zuständig.

Die allfälligen Sozialhilfekosten der Schweizer Jenischen und Sinti sollen weiterhin vom Kanton übernommen werden. Für die Fallführung bleibt die Gemeinde am Aufenthaltsort zuständig. Eingefügt wird das Wort "nachgewiesene". Ausserdem wird das Wort "Sozialhilfekosten" in "Sozialhilfekosten" geändert. Der Wortlaut im bisher geltenden Gesetz war nicht präzise, da unter Sozialkosten etwas anders verstanden werden kann, als unter Sozialhilfekosten. Die Landratsvorlage zum Erlass des Gesetzes ([LRV 2013/357](#)) jedoch bereits zu diesem Zeitpunkt von Sozialhilfekosten. Mit der aktuellen Änderung des Gesetzes wird diese Diskrepanz bereinigt. Als Sozialhilfekosten werden Kosten für den Grundbedarf, eine angemessene Wohnung, obligatorische Versicherungen, medizinische Behandlung und Pflege, Tagesbetreuung und familienstützende Massnahmen, Integrationsmassnahmen, Anreizbeiträge sowie weitere notwendige Aufwendungen gemäss dem Sozialhilfegesetz (SHG, [SGS 850](#)), der Sozialhilfeverordnung (SHV, [SGS 850.11](#)) und der kantonalen Asylverordnung (KAV, [SGS 850.19](#)) verstanden.

Da in der Landratsvorlage zum Erlass des Gesetzes nicht ausgeführt wurde, wer für diese Aufgabe innerhalb des Kantons zuständig ist, wird dies hiermit nachgeholt. Aufgrund der fachlichen Nähe zu dieser Thematik liegt eine Zuständigkeit des Kantonalen Sozialamts nahe. Die Prozesse für die allfällige Ausrichtung von Sozialhilfeleistungen an Schweizer Fahrende auf Standplätzen und die Budgetierung der Kosten liegen demnach beim Kantonalen Sozialamt als zuständige Stelle. Da im Kanton noch kein Standplatz besteht, kann diesbezüglich noch nicht auf Erfahrungswerte zurückgegriffen werden. Ausserdem ist noch nicht bekannt, wann ein zukünftiger Standplatz errichtet wird und wie dessen Auslastung sein wird. Die Kosten für die Übernahme der allfälligen Sozialhilfekosten werden daher mit der Ausgabebewilligung für das konkrete Projekt für die Erstellung eines Standplatzes als Folgekosten ausgewiesen und budgetiert. Da die Übernahme der Sozialhilfekosten bereits heute durch das Gesetz vorgesehen ist, entsteht mit der vorliegenden Änderung keine finanzielle Mehrbelastung für den Kanton.

Abs. 2: Bisher sollten die Gemeinden für den Betrieb und Unterhalt der Plätze sorgen. Jedoch ist dies für die betroffenen Gemeinden mit einem grossen finanziellen und personellen Aufwand verbunden, weshalb der Kanton die Zuständigkeit hierfür übernimmt. Es bleibt weiterhin möglich, dass der Kanton die Verantwortung auf die Standortgemeinde oder Dritte überträgt.

Abs. 3: Entspricht dem zweiten Satz des bisherigen § 4 Abs. 1.

Abs. 4: Erneut wurde zwecks Übersichtlichkeit eine Auflistung der Kompetenzen des Kantons in Bezug auf die Stand- und Durchgangsplätze erstellt. Der Kanton trägt die Kosten und finanziellen Risiken und kann hierfür Gebühren erheben, eine Kautions verlangen und ein Betriebskonzept sowie eine Nutzungsordnung erlassen (bisher den Gemeinden gestattet gemäss § 4 Abs. 2 – 4).

Kommentar zu § 4

Wie bereits angeführt wird § 4 stark reduziert und die dort geregelten Zuständigkeiten dem Kanton übertragen. Dadurch werden die Gemeinden entlastet. Neu wird die Regelung der Übernahme der Schulkosten für den Kindergarten und die Primarschulstufe geregelt. Aufgrund des Trägerschaftsprinzips verbleiben diese Kosten zwingend bei den Gemeinden. Damit die Standortgemeinden eines zukünftigen Standplatzes die Kosten dieser öffentlichen Aufgabe nicht alleine tragen muss, erscheint eine Lösung angemessen, mit der die Kosten analog der Kosten für die Spitalschulen (vgl. Verordnung für den Kindergarten und die Primarschule, § 10a und § 16a, [SGS 641.11](#)) auf alle Gemeinden aufgeteilt werden können.

Für einen Standplatz mit 10 Stellplätzen wird davon ausgegangen, dass geschätzt 10 Kinder den Kindergarten oder die Primarschulstufe in der Standortgemeinde besuchen werden. Stand 2022 betragen die Kosten für ein Kindergartenkind rund 15'000 Franken und für eine Primarschülerin oder einen Primarschüler rund 18'000 Franken pro Jahr ([Statistik Baselland](#)). Demnach wird bei guter Auslastung des Standplatzes mit einem Aufwand von rund 180'000 Franken pro Jahr zu rechnen sein. Diese Kosten sind vergleichbar mit den Kosten für den Besuch der Spitalschulen (vgl. § 10a und § 16a Verordnung für den Kindergarten und die Primarschule). Die Kosten werden nach Massgabe der Einwohnerzahl und nachschüssig an die Gemeinden verrechnet. Das heisst in der Umsetzung, dass die Rechnungstellungen der Standortgemeinden eines Standplatzes halbjährlich (per 30.6. und 31.12.) an die Bildungs-, Kultur- und Sportdirektion (BKSD) erfolgt. Die BKSD überprüft die Personendaten (Wohnsitzfeststellung und Schulstufenzuteilung) und begleitet vorschüssig die gestellten und gemäss vorgenannten Kriterien geprüften Rechnungen. Durch die Finanz- und Kirchendirektion (FKD) werden die Gesamtkosten jährlich im Folgejahr über die Finanzausgleichszahlungen den Gemeinden gemäss festgelegtem Verteilschlüssel (nach Einwohnerzahl) belastet. Dazu bedarf es einer Anpassung des § 4 der Finanzausgleichsverordnung (FAV, [SGS 185.11](#)), die im Anschluss an die Inkraftsetzung der vorliegenden Änderung des Gesetzes über die Fahrenden durch den Regierungsrat ausgearbeitet werden soll.

Da noch nicht bekannt ist, wann ein zukünftiger Standplatz errichtet wird und wie dessen Auslastung sein wird, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Budgetierung erfolgen. Die Kosten für die Bevorschussung der allfälligen Schulkosten werden daher mit der Ausgabebewilligung für das konkrete Projekt für die Erstellung eines Standplatzes als Folgekosten ausgewiesen und budgetiert.

Fremdänderung § 13 Abs. 2 Raumplanungs- und Baugesetz des Kantons Basel-Landschaft

Gemäss aktuellem § 13 Abs. 2 RBG sind die kantonalen Nutzungspläne von der Bau- und Umweltschutzdirektion zu erlassen. Diejenigen, die sich nicht auf den kantonalen Richtplan stützen, sind vom Landrat zu genehmigen. Ausgenommen von der Genehmigung durch den Landrat sind die Baulinien entlang der Leitungen von regionaler Bedeutung, der Gewässer und der kantonalen Schutzzonen sowie die Ausscheidung des Gewässerraums. Der Kantonale Richtplan (KRIP) hält in Objektplatt S 1.4 die Ausgangslage, Ziele, Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen fest. Eine örtliche Festsetzung künftiger Standorte ist im KRIP nicht enthalten. Damit keine Unklarheiten

darüber entstehen, ob die Bestimmungen des KRIP als Grundlage für den Erlass kantonalen Nutzungspläne durch die Bau- und Umweltschutzdirektion für Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende ausreichen, wird der Ausnahmekatalog in § 13 Abs. 2 RBG durch die Nennung der kantonalen Nutzungspläne für Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende ergänzt. Dadurch wird klargestellt, dass entsprechende Erlasse keiner Genehmigung durch den Landrat bedürfen. Vorbehalten bleiben Ausgabenbewilligungen für die konkrete Realisierung eines Platzes, sofern diese in den Zuständigkeitsbereich des Landrats fällt.

2.4. Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.) oder zur Langfristplanung

Die Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende werden im KRIP thematisiert. Die dort festgehaltenen Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen können als strategische Grundlage für die vorliegende Änderung des Gesetzes über Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende betrachtet werden.

2.5. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum

[SR 0.441.1](#) Rahmenübereinkommen des Europarats vom 1. Februar 1995 zum Schutz nationaler Minderheiten

[SR 101](#) Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999, Art. 25

[SGS 100](#) Verfassung des Kantons Basel-Landschaft vom 17. Mai 1984, § 63, § 109

[SR 700](#) Raumplanungsgesetz vom 22. Juni 1979, Art. 3 Abs. 3

[SGS 400](#) Raumplanungs- und Baugesetz des Kantons Basel-Landschaft vom 8. Januar 1998 § 12 ff.

[KRIP](#) Kantonaler Richtplan, Objektblatt S 1.4

Es ist kein Finanz- oder Planungsreferendum vorgesehen.

2.6. Finanzielle Auswirkungen

Voraussichtliche Mehr- oder Minderausgaben resp. Mehr- oder Mindereinnahmen (§ 4a Abs. 1 Bst. a Vo FHG):

Ja

Nein

Die vorliegende Änderung des Gesetzes schafft die rechtliche Grundlage für die Festlegung von Stand- und Durchgangsplätzen mittels kantonalem Nutzungsplan. Daraus ergibt sich, dass die Kosten für die Planung eines Platzes (Nutzungsplan) neu durch den Kanton getragen werden. Gemäss Objektblatt S 1.4, Ziele a. sollen im Kanton Basel-Landschaft 10 Stellplätze auf einem planungsrechtlich gesicherten Standplatz, sowie 30 Plätze auf drei bis vier planungsrechtlich gesicherten Durchgangsplätzen bestehen. Mit den beiden bereits bestehenden Durchgangsplätzen in Wittinsburg und Liestal verfügt der Kanton derzeit über insgesamt 20 planungsrechtlich gesicherte Stellplätze. Um die Ziele des KRIP zu erreichen fehlen demnach noch ein Standplatz und ein Durchgangsplatz mit jeweils 10 Stellplätzen im Kanton.

Die Kosten für den Kantonalen Nutzungsplan in Wittinsburg beliefen sich auf ungefähr 20'000 Franken, wobei dies ein ausgesprochen einfaches Verfahren war. Es kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden, wie hoch die Kosten für die Planung der beiden zukünftigen Plätze ausfallen werden. Sobald ein Platz definitiv geplant wird, wird dafür eine Ausgabenbewilligung zu beantragen sein. Darin werden die Kosten detailliert aufgezeigt und auf dem gesetzlich vorgesehenen Weg bewilligt.

Die Kosten für die Erstellung und Sanierung von Plätzen werden bereits heute gemäss § 3 Abs. 1 und 2 des Gesetzes durch den Kanton getragen. Demnach ergeben sich diesbezüglich keine Kostenfolgen aus der Gesetzesänderung. Die vorliegende Änderung sieht jedoch auch vor, dass der Kanton neu für den Betrieb und den Unterhalt der Plätze sorgt. Diesbezüglich ist festzuhalten, dass § 4 des Gesetzes über Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende den Kanton nach wie vor zur Erhebung von maximal kostendeckenden Tagespauschalen berechtigt. Die Betriebskosten sind von diversen Faktoren abhängig (Anzahl Kontrollrundgänge, Platzorganisation, Gebührenordnung, Auslastung, reiner Sommerbetrieb oder mit Winterbetrieb). Die Erfahrung aus den Durchgangsplätzen Wittinsburg und Liestal zeigt, dass sich pro Stellplatz ein betriebliches Defizit von ca. 1'500 bis 3'500 Franken pro Jahr ergibt. Für die gemäss KRIP vorgesehenen Stellplätze auf Durchgangsplätzen (30 Stellplätze inklusive der 20 bereits bestehenden) ergibt sich demnach voraussichtlich ein Aufwand von insgesamt ca. 45'000 bis 105'000 Franken pro Jahr zu Lasten des Kantons. Unmittelbar hat die Gesetzesänderung allerdings keine Auswirkungen auf die 20 bestehenden Plätze, da der Durchgangsplatz Wittinsburg faktisch bereits seit den 1990er Jahren durch den Kanton betrieben wird und der Kanton gemäss Vereinbarung mit der Stadt Liestal das Defizit aus dem Betrieb des Platzes in Liestal trägt. Neu hinzu kommt das voraussichtlich mögliche Defizit für den Betrieb des zukünftig neu zu erstellenden Durchgangsplatzes mit 10 Stellplätzen, was einem Aufwand von ca. 15'000 bis 35'000 Franken pro Jahr entspricht. Dieser voraussichtliche Aufwand für den zukünftigen Durchgangsplatz wird ebenfalls als Teil der Ausgabenbewilligung für das konkrete Projekt auszuweisen und zu beantragen sein. Zum jetzigen Zeitpunkt kann lediglich eine Schätzung auf der Grundlage der bisherigen Erfahrungen im Hinblick auf die Betriebskosten getätigt werden:

Defizitübernahme Durchgangsplatz Liestal gemäss Vereinbarung

Jahr	Platzgebühren/Tag	Einnahmen	Ausgaben	Differenz	Innenauftrag
2020	CHF 17.00	-	-	CHF -14'750.80	300171
2021	CHF 17.00	-	-	CHF -9'911.55	300171
2022	CHF 17.00	-	-	CHF -10'675.95	300171
2023	CHF 17.00	-	-	CHF -12'774.00	300171

Betriebskosten Durchgangsplatz Wittinsburg

Jahr	Platzgebühren/Tag	Einnahmen	Ausgaben	Differenz	Innenauftrag
2020	CHF 15.00	- ¹	CHF 29'337.30	CHF -29'337.30	300171
2021	CHF 15.00	CHF 2'850.00	CHF 13'600.60	CHF -10'750.60	300171
2022	CHF 15.00	CHF 20'067.60	CHF 37'286.20	CHF -17'218.60	300171
2023	CHF 15.00	CHF 16'045.00	CHF 54'594.05	CHF -38'549.05	300171

Geschätzte durchschnittliche Betriebskosten zukünftiger Durchgangsplatz

Jahr	Platzgebühren/Tag	Einnahmen	Ausgaben	Differenz	Innenauftrag
noch offen	CHF 15.00	CHF 15'000	CHF 35'000	CHF -20'000	300171

Die Organisation eines Standplatzes weicht stark von der Organisation eines Durchgangsplatzes ab. Die Plätze werden dabei ganzjährig vermietet. Für den Kanton entstehen durch den Betrieb eines Standplatzes voraussichtlich keine zusätzlichen Betriebskosten, welche nicht über die Mieteinnahmen gedeckt würden.

¹ In den Jahren 2020 und 2021 wurde der Durchgangsplatz saniert.

Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 4a Abs. 1 Bst. a Vo FHG):

Ja Nein

Die erwarteten zusätzlichen Betriebskosten für die bestehenden sowie auch allfällige neue Durchgangsplätze werden kompensiert im Rahmen des Budgets (Hochbauamt) und erfordern keine Anpassung im Aufgaben- und Finanzplan.

Die Realisierung eines neuen Standplatzes wird im Rahmen einer Ausgabenbewilligung beantragt, die finanziellen Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan werden dann projektbezogen beurteilt. Heute kann noch nicht eingeschätzt werden, wie viele neue Standplätze künftig erstellt und wann diese realisiert werden. Geplant ist, die Betriebskosten vollständig über die Gebühren zu finanzieren. Sollte dies nicht gelingen, wird die Differenz ebenfalls im Rahmen des Budgets des Hochbauamtes kompensiert.

Auswirkungen auf den Stellenplan (§ 4a Abs. 1 Bst. a Vo FHG):

Ja Nein

Wirtschaftlichkeitsbetrachtung und Risiken (§ 35 Abs. 1 Bst. k, § 49–51 Vo FHG):

Die Lösung der einvernehmlichen Festlegung von Stand- und Durchgangsplätze durch Kanton und Gemeinden gemäss § 1 Abs. 2 des Gesetzes hat nicht zum gebotenen Erfolg geführt, und die Ziele des KRIP können derzeit nicht erreicht werden. Die mit der vorliegenden Änderung vorgesehene Lösung entlastet die Gemeinden einerseits und schafft für den Kanton die nötige gesetzliche Grundlage, um die Vorgaben des internationalen Rechts und der Bundes- sowie Kantonsverfassung und des KRIP bestmöglich zu erfüllen. Die Chance besteht ausserdem darin, einen kostendeckenden Betrieb der Plätze anzustreben und die Plätze so auszugestalten, dass diese eine möglichst einheitliche Qualität aufweisen. Das Risiko besteht in erster Linie darin, dass der Betrieb infolge tiefer Auslastung nicht kostendeckend sein könnte und sich das Defizit zu Lasten des Kantons erhöht.

2.7. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 12 des Finanz-haushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushalts-führung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

2.8. Regulierungsfolgenabschätzung ([§ 4 KMU-Entlastungsgesetz](#) und [§ 58 Abs.1 Bst. e und e^{bis} Geschäftsordnung Landrat](#))

Die Änderung bewirkt, dass die Gemeinden durch die Übertragung der Aufgaben der raumplanerischen Sicherung und des Betriebs und Unterhalts auf den Kanton organisatorisch und finanziell entlastet werden.

2.9. Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens

Ergebnisse werden nach der Vernehmlassung bei den Gemeinden und der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende eingefügt.

3. Anträge

3.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Das Gesetz über Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende wird gemäss beiliegendem Entwurf teilrevidiert.

2. Die Teilrevision gemäss Ziffer 1 unterliegt der Volksabstimmung gemäss § 30 Abs. 1 Bst. b bzw. § 31 Abs. 1 Bst. c der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin:

4. Anhang

- Entwurf Landratsbeschluss
- Entwurf Gesetz über die Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende
- Synoptische Darstellung der Änderungen des Gesetzes über die Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende

Landratsbeschluss

über die Änderung des Gesetzes über Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende – Kompetenzen und Aufgaben des Kantons

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Das Gesetz über Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende wird gemäss beiliegendem Entwurf teilrevidiert.
2. Die Teilrevision gemäss Ziffer 1 unterliegt der Volksabstimmung gemäss § 30 Abs. 1 Bst. b bzw. § 31 Abs. 1 Bst. c der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft.

Liestal, **Datum wird von der LKA eingesetzt!**

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: