

Vorlage an den Landrat

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

2026/4811

vom 24. März 2026

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 bisher nicht zum erhofften Erfolg führte, muss der Kanton eine Nachbesserung vorlegen und die Gemeinden entlasten.

Gegenwärtig gibt es im Kanton drei Durchgangsplätze mit insgesamt 25 Standplätzen. Diese liegen in der Gemeinde Allschwil (5 Standplätze), Liestal (10 Standplätze) und Wittinsburg (10 Standplätze). In der Gemeinde Füllinsdorf konnte im Herbst durch den Kanton ein provisorischer Standplatz mit 10 Standplätzen eingerichtet werden. Diese kann, weil das Land anderweitig beansprucht werden wird, aber nur bis 2027 betrieben werden. 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 wird (inkl. des finanziellen und personellen Aufwands für die Realisierung, den Unterhalt und den Betrieb der Plätze).

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	4
2.4.	Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.) oder zur Langfristplanung	7
2.5.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	7
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	7
2.7.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	9
2.8.	Regulierungsfolgenabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e und e ^{bis} Geschäftsordnung Landrat)	10
2.9.	Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens	10
2.9.1.	Wiederkehrende Themen	10
2.9.2.	Gemeinden	10
2.9.3.	Parteien	11
2.9.4.	Regionen / Verbände / Interessengruppen	12
2.9.5.	Stellungnahme des Regierungsrats zur den Vernehmlassungen	13
3.	Anträge	14
3.1.	Beschluss	14
4.	Anhang	15

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.

Gemäss dem Kantonalen Richtplan sind im Kanton Basel-Landschaft ein Standplatz mit ca. 10 Stellplätzen und 2-3 Durchgangsplätze mit insgesamt 20 Stellplätzen erforderlich. Durchgangsplätze stehen aktuell in der Gemeinden Wittinsburg, Liestal und Allschwil zur Verfügung. Der Platz in Wittinsburg (10 Stellplätze) wurde vom Kanton erstellt und wird auch durch ihn betrieben. Die Plätze in Allschwil (5 Stellplätze) und Liestal (10 Stellplätze) werden von den Gemeinden betrieben. Der Platz in Liestal ist von Anfang April bis Ende Oktober geöffnet. Der Platz in Allschwil das ganze Jahr, hat aber in den Wintermonaten eine eingeschränkte Infrastruktur (kein Wasseranschluss). Die Durchgangsplätze sind für eine kurzfristige Verweildauer von bis zu einem Monat konzipiert. Ein provisorischer Standplatz (10 Stellplätze), der im Gegensatz zu den Durchgangsplätzen für einen längeren Aufenthalt der Fahrenden vorgesehen ist, wurde vom Kanton in der Gemeinde Füllinsdorf erstellt. Er konnte Herbst 2025 eingeweiht werden und wird seither von Schweizer Fahrenden benutzt. Der Betrieb des provisorischen Standplatzes auf einem Grundstück im Eigentum des Kantons erfolgt durch den Kanton. Die dafür beanspruchte Fläche wird aber mittelfristig für andere Zwecke benötigt, weshalb es gilt, für einen Standplatz eine definitive Lösung zu finden.

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 sowie deren Erstellung, Unterhalt und Betrieb auf den Kanton übertragen. Bisher wären die Gemeinden zuständig dafür. Zudem soll der Kanton die personelle und finanzielle Verantwortung für die Erstellung, den Unterhalt und den Betrieb tragen.

2.3. Erläuterungen

Kommentar zu § 1 Grundsatz

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 die Stand- und Durchgangsplätze im Rahmen des Planungsverfahrens in Zusammenarbeit mit den Gemeinden festsetzen (vgl. § 6 Abs. 1 Raumplanungs- und Baugesetz des Kantons Basel-Landschaft; RBG; SGS 400). Es wird explizit festgehalten, dass die Festlegung der Standorte in Absprache mit den betroffenen Gemeinden erfolgen wird. Dabei ist zu beachten, dass im Grunde bereits der Sollbestand an Durchgangsplätzen im Kanton mit dem bestehenden Angebot mehr oder weniger erreicht ist. Da der aktuelle Standplatz in Füllinsdorf nur provisorisch ist, wird sich das Hauptaugenmerk auf die Suche nach einem geeigneten Standort für einen definitiven Sandplatz richten.

Im Wesentlichen wird es also künftig darum gehen, dass im Kanton ein definitiver Standplatz zonenrechtlich festgesetzt und realisiert werden wird. Zu prüfen wird sein, ob die bestehenden Durchgangsplätze ebenfalls zonenrechtlich festzusetzen sein werden und ob bauliche Massnahmen erforderlich sind, um den berechtigten Bedürfnissen der Fahrenden gerecht zu werden. Die zonenrechtliche Verankerung erfolgt dabei in Absprache mit den Standortgemeinden. Diese sind deshalb vom Kanton zu begrüssen. Den betroffenen Gemeinden steht, wie üblich bei zonenrechtlichen Verfahren eine Mitwirkungsmöglichkeit zu. Ausserdem steht den Gemeinden gegen eine allfällige zonenrechtliche Festsetzung eines Stand- oder Durchgangsplatzes in ihrem Hoheitsgebiet der Rechtsmittelweg offen (vgl. § 13 Abs. 4 lit. a RBG).

Abs. 3: Die Problematik besteht nicht nur im zu nicht gesicherten 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 trifft.

Kommentar zu § 2 Planung

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 Zuständigkeiten des Kantons

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.

Buchstabe a: Bisher ist in § 3 Abs. 1 und Abs. 2 geregelt, dass der Kanton die Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende voll ausgerüstet zur Verfügung stellt und auch den baulichen Unterhalt sowie die bauliche Erweiterung und für Ausbauten zuständig ist. Weil mit der Revision der Kanton für die Planung und Realisierung sowie den Betrieb für die Durchgangs- und Standplätze für Fahrende zuständig wird, macht es keinen Sinn mehr zu regeln, dass die Grundstücke im Verwaltungsvermögen sein müssen. Dies war in der bisherigen Regelung erforderlich. Damit wurde klar gestellt, dass der Kanton den Gemeinden die entsprechenden Grundstücke zur Verfügung stellt und nicht die Gemeinden solche Grundstücke suchen müssen. Wenn der Kanton nun selbst die Aufgabe übernimmt, solche Plätze zu erstellen und betreiben, kann er bei Bedarf auch Grundstücke im Finanzvermögen in Verwaltungsvermögen umwidmen oder Land für die Aufgabe erwerben.

Buchstabe b: Die allfälligen Sozialhilfekosten der Schweizer Jenischen und Sinti sollen ebenfalls weiterhin vom Kanton übernommen werden. Für die Fallführung bleibt die Gemeinde am Aufenthaltsort zuständig. Eingefügt wird das Wort "nachgewiesene". Ausserdem wird das Wort "Sozialkosten" 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. 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.

Buchstabe c: Im Rahmen der Vernehmlassung wurde insbesondere von Seiten der Gemeinden hervorgehoben, dass allfällige Kosten im Zusammenhang mit Massnahmen der Kinder- und Erwachsenenschutzbehörde (KESB) den Gemeinden erheblichen Aufwand verursachen können. Um die betroffenen Standortgemeinden von Stand- und Durchgangsplätzen von solchen, allenfalls anfallenden Kosten zu entlasten, werden diese vom Kanton getragen, was mit der vorliegenden Bestimmung geregelt wird.

Buchstabe d: Die Kosten für Kindergarten und Primarschulen von Kindern von Fahrenden, die sich auf einem Standplatz für längerer Zeit niederlassen, sind gemäss § 4 Abs. 1 von allen Einwohnergemeinden im Kanton zu tragen. Zu regeln ist im Grundsatz, wer die Kostenverteilung zwischen den Gemeinden vornimmt. Hier macht es Sinn, dass die Zuständigkeit beim Kanton angesiedelt wird. Wie genau die Kostenverteilung durch den Kanton erfolgen wird, kann auf Verordnungsstufe konkretisiert werden.

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. Präzisiert wird, der

Unterhalt, der sich hier auf den laufenden Unterhalt bezieht. Der bauliche Unterhalt ist neu in § 3 Abs. 1 Bst. a. geregelt.

Abs. 3: Mit der seit dem 1. Januar 2022 in Kraft getretenen Version des Polizeigesetzes wird die Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung umfassend geregelt. Ein Verweis auf das Gemeindegesetz erübrigt sich somit.

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 erhebt hierfür Gebühren. Er kann eine Kautions für die Tagespauschalen verlangen und ein Betriebskonzept sowie eine Nutzungsordnung erlassen (bisher den Gemeinden gestattet gemäss § 4 Abs. 2 – 4).

Kommentar zu § 4 Zuständigkeiten der Gemeinden

Wie bereits angeführt wird § 4 stark reduziert und die dort in der aktuellen Gesetzesversion 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 gemäss dem Bildungsgesetz verbleiben diese Kosten zwingend bei den Gemeinden. Damit die Standortgemeinde 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.

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 begleicht 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. Die Kompetenz des Kantons für die Schulkostenverteilung besorgt zu sein, wird in § 3 Abs. 1 Buchstabe d. geregelt.

Da noch nicht bekannt ist, wann ein zukünftiger definitiver Standplatz errichtet wird und wie dessen Auslastung sein wird, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch keine tragbare Aussage über die effektiv anfallenden Schulkosten gemacht werden. 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 Objektblatt S 1.4 die Ausgangslage, Ziele, Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen zu 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 kantonaler 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 klar gestellt, dass entsprechende Erlasse keiner Beschlussfassung 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 aus-

fallen 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 Durchgangsort 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 Durchgangsortes mit 10 Stellplätzen, was einem Aufwand von ca. 15'000 bis 35'000 Franken pro Jahr entspricht. Dieser voraussichtliche Aufwand für den zukünftigen Durchgangsort 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 Durchgangsort 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 Durchgangsort 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 Durchgangsort

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

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

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.

Da die Schulkosten für den Kindergarten und die Primaschule auf die Gemeinden verteilt werden sollen, fallen dem Kanton in der Hinsicht keine Kosten an. Die Kosten für die Sekundarschulen trägt der Kanton bereits heute.

Allfällige Sozialhilfe- und KESB-Kosten lassen sich nicht abschätzen. Ob solche überhaupt und wenn ja, in welchem Umfang anfallen werden, hängt stark von der Situation der Fahrenden ab, die sich auf den Standplatz niederlassen. Festzuhalten ist an dieser Stelle, dass Fahrende grundsätzlich einer Erwerbstätigkeit nachgehen, also für sich selbst sorgen.

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 sowie 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 Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung hinsichtlich des folgenden Prüfpunkts nicht vollumfänglich eingehalten sind:

- Aufgabenzuordnung Kanton-Gemeinden (§ 47 a der Kantonsverfassung)
- Kostentragung der Kindes- und Erwachsenenschutzbehörden (§ 60 des Gesetzes über die Einführung des Zivilgesetzbuches)

Namentlich sind durch die vorgesehene Übernahme allfälliger Kosten der Kindes- und Erwachsenenschutzbehörden (KESB) durch den Kanton das Subsidiaritäts- und das Äquivalenzprinzip verletzt sowie die Bestimmung, dass die Kosten der KESB von den Gemeinden getragen werden.

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. Soweit dies Abschätzbar ist haben die Änderungen des Fahrendengesetzes keine Auswirkungen auf KMU.

2.9. Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

2.9.1. Wiederkehrende Themen

Einige Punkte ziehen sich durch mehrere Stellungnahmen:

<i>Thema</i>	<i>Zusammenfassung</i>
Sozialhilfe	Breite Zustimmung zur Übernahme durch den Kanton. Einige Gemeinden fordern zusätzlich die Übernahme der Fallführungskosten.
KESB-Fälle	Eine Mehrheit fordert, dass auch hier der Kanton die Kosten übernimmt (z. B. Wittinsburg, Muttenz, VBLG).
Bildungskosten	Umstritten: Einige Gemeinden (Lausen, Gelterkinden, Wittinsburg) wünschen die vollständige Übernahme durch den Kanton oder genauere Definition und faire Verteilung.
Gemeindeautonomie	Kritisch gesehen wird, dass Gemeinden keine Mitsprache bei Standortwahl haben sollen.
Spontanhalte	Klarere Definition und Regelung, in einigen Eingaben gefordert.
Besonderer Förderbedarf / Schulmodell	Flexibilisierung nach dem Berner Modell wird vereinzelt vorgeschlagen, inkl. Berücksichtigung erhöhter Kosten und Aufwand.

2.9.2. Gemeinden

Viele Gemeinden begrüssen ausdrücklich und grundsätzlich die Übernahme der Aufgabe durch den Kanton und schliessen sich der Stellungnahme des VBLG an. Dies betrifft u.a.: Allschwil, Arboldswil, Arisdorf, Bennwil, Böckten, Bottmingen, Bretzwil, Bubendorf, Dittingen, Pratteln, Reinach, Titterten, Waldenburg.

- VBLG: Hält die Aufgabe für eine kantonale, begrüsst Kostenübernahme für Sozialhilfe, KESB-Fälle und unterstützt die Bildungsregelung mit spezifischen Empfehlungen. Gemäss einem Beschluss der Delegierten an der Generalversammlung des Verbands Basellandschaftlicher Gemeinden vom 28. März 2019 schliessen sich diejenigen Gemeinden, die bei einer Vernehmlassung oder Anhörung keine eigene Stellungnahme einreichen, jener des VBLG an. 69 Gemeinden haben sich nicht vernehmen lassen und schliessen sich somit der Vernehmlassung des VBLG an.
- Lausen: Ergänzt um den Wunsch, Bildungskosten auf Vollkostenbasis zu berechnen.
- Biel-Benken: Schliesst sich der Stellungnahme der Region Leimental Plus an.

Einige Gemeinden gehen über ein pauschales "Einverstanden" hinaus und formulieren konkrete Kritik oder Änderungswünsche:

Muttenz

- Unterstützt kantonale Zuständigkeit grundsätzlich.
- Kritisiert aber Einschränkung der Gemeindeautonomie durch Wegfall der Einvernehmlichkeit bei Standortfestlegungen (§1 Abs. 2, §2 Abs. 2).

- Fordert zusätzlich zur Sozialhilfe auch Übernahme der damit verbundenen Personal- und Infrastrukturkosten.

Gelterkinden

- Zustimmung zur VBLG-Stellungnahme in Bezug auf Sozialhilfe und KESB.
- Fordert aber: Bildungskosten für Fahrende sollen vollständig vom Kanton übernommen werden.

Wittinsburg

- Begrüssert Kanton als Träger von Sozialhilfe- und Infrastrukturkosten.
- Kritisiert hohe Fallführungskosten für Gemeinden (insb. bei Delegation an Dritte wie Convalere)
- Forderung: Kanton soll auch Fallführung und KESB-Kosten übernehmen.
- Bringt Beispiel Bern zum Schulmodell für reisende Kinder ins Spiel (Fernunterricht, flexible Beschulung).
- Fordert spezifische Regelungen im Gesetz für:
 - Kostenübernahme KESB-Fälle
 - besonderen Förderbedarf der Kinder von Fahrenden
 - Unterstützung für Schulkonzepte während der Reisezeit

2.9.3. Parteien

Zuständigkeit und Standortfestlegung

- EVP: Befürwortet die Übertragung der Zuständigkeit an den Kanton, fordern jedoch klare Kriterien für die Standortwahl.
- FDP: Befürwortet die kantonale Zuständigkeit, um die Planungssicherheit zu erhöhen und die Umsetzung zu beschleunigen.
- GRÜNE: Befürworten die Übertragung der Verantwortung an den Kanton, um eine einheitliche Planung und Umsetzung zu gewährleisten.
- Mitte: Unterstützt die kantonale Zuständigkeit, legen jedoch Wert auf eine enge Zusammenarbeit mit den Gemeinden.
- SP: Unterstützt die kantonale Zuständigkeit, betonen jedoch die Notwendigkeit, die Gemeinden angemessen einzubeziehen.
- SVP: Kritisch gegenüber einer zentralisierten Zuständigkeit; betonen die Bedeutung der Gemeindeautonomie und fordern klare Regelungen zur Standortwahl.

Kostenübernahme und Finanzierung

- EVP: Fordert eine transparente und gerechte Kostenaufteilung, insbesondere bei Bildungskosten für Kinder von Fahrenden.
- FDP: Plädiert für eine klare Regelung der Kostenübernahme durch den Kanton, um die Gemeinden zu entlasten.
- GRÜNE: Fordern eine vollständige Kostenübernahme durch den Kanton, insbesondere für Infrastruktur und Betrieb der Plätze.
- Mitte: Unterstützt eine angemessene Kostenverteilung, betonen jedoch die finanzielle Verantwortung des Kantons.
- SP: Betont die Notwendigkeit einer fairen Kostenverteilung zwischen Kanton und Gemeinden, insbesondere bei Sozial- und Bildungskosten.
- SVP: Lehnt zusätzliche finanzielle Belastungen für den Kanton ab und fordern eine detaillierte Kostenaufstellung.

Bildung und besondere Bedürfnisse

- EVP: Fordert spezifische Fördermassnahmen für Kinder von Fahrenden, um Chancengleichheit zu gewährleisten.
- FDP: Plädiert für eine Integration der Kinder in das reguläre Bildungssystem mit zusätzlichen Unterstützungsangeboten.

- GRÜNE: Betonen die Bedeutung eines angepassten Bildungsangebots für Kinder von Fahrenden und fordern entsprechende Ressourcen.
- Mitte: Unterstützt individuelle Bildungsangebote, sofern sie im Rahmen des bestehenden Systems umsetzbar sind.
- SP: Unterstützen flexible Bildungsmodelle, die den Bedürfnissen der Fahrenden gerecht werden.
- SVP: Kritisch gegenüber Sonderlösungen im Bildungsbereich; betonen die Gleichbehandlung aller Kinder.

Gemeindeautonomie und Mitspracherecht

- EVP: Fordert transparente Entscheidungsprozesse mit Beteiligung der Gemeinden.
- FDP: Plädiert für klare Zuständigkeiten, wobei die Gemeinden ein Mitspracherecht bei der Umsetzung behalten sollen.
- GRÜNE: Befürworten eine starke Rolle des Kantons, sehen jedoch die Notwendigkeit, die Gemeinden in Entscheidungsprozesse einzubeziehen.
- Mitte: Unterstützt eine partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden.
- SP: Betont die Bedeutung der Gemeindeautonomie und fordern eine enge Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden.
- SVP: Lehnt eine Einschränkung der Gemeindeautonomie ab und fordern verbindliche Mitsprachemöglichkeiten.

Definition und Regelung von Spontanhalten

- EVP: Fordert eine eindeutige Definition und Regelung von Spontanhalten, um Rechtssicherheit zu schaffen.
- FDP: Plädiert für eine präzise Definition und Handhabung von Spontanhalten.
- GRÜNE: Fordern klare Regelungen für Spontanhalte, um Konflikte zu vermeiden.
- Mitte: Unterstützt eine gesetzliche Regelung von Spontanhalten mit klaren Kriterien.
- SP: Betont die Notwendigkeit, Spontanhalte gesetzlich zu definieren und zu regeln.
- SVP: Lehnt Spontanhalte ab und fordern strikte Kontrollen.

2.9.4. Regionen / Verbände / Interessengruppen

Region Laufental

Zuständigkeiten des Kantons

Region Laufental unterstützt die Stellungnahme des VBLG vom 16. Dezember 2024. Sie fordert explizit, dass die Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung nicht bei den Gemeinden, sondern beim Kanton liegen soll. Die aktuelle Regelung wird als unzweckmässig angesehen, insbesondere mit Blick auf begrenzte Ressourcen kleiner Gemeinden. Antrag auf Änderung von §3 Abs. 3: „Für die Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung ist der Kanton zuständig.“ Diese Anpassung soll die Durchsetzung hoheitlicher Aufgaben einheitlich regeln.

Region Leimental Plus

Zuständigkeiten des Kantons

Die Region Leimental Plus unterstützt die Gesetzesrevision grundsätzlich, insbesondere die kantonale Zuständigkeit. Sie kritisiert jedoch die Verwendung des Begriffs „Sozialkosten“, da dieser rechtlich unscharf sei. Es wird klargestellt, dass unter Sozialkosten drei Kostenblöcke fallen: Sozialhilfe, KESB-Fälle, Bildungskosten. Diese sollten ausnahmslos vom Kanton getragen werden, da dieser auch die operative Verantwortung trägt. Besonders bei Bildungskosten sieht man organisatorische Probleme bei kleinen Gemeinden (z. B. Integration von 20 Kindern in Regelklassen).

Auch bei geplanter Kostenverteilung braucht es praktikable, einheitliche Konzepte für die Beschulung temporär anwesender Kinder.

Stiftung Fahrende

Zuständigkeit für Grundstücke

Die Stiftung schlägt vor, dass der Kanton auch Grundstücke im Finanzvermögen für Halteplätze nutzen soll. Dies würde die Standortauswahl vergrössern und die Qualität der Plätze verbessern (z. B. Lärmbelastung vermeiden).

Sie betont die Wichtigkeit, auch Grundstücke von Privaten, Gemeinden, dem Bund oder bundesnahen Betrieben zu prüfen. Diese Vielfalt an Optionen sei entscheidend, um mehr und besser geeignete Plätze zu schaffen.

Die Stiftung kritisiert zudem, dass der Bedarf an einem Transitplatz für ausländische fahrende Roma (Raum Basel) im Gesetzesentwurf nicht berücksichtigt ist.

Wirtschaftskammer Baselland

Mitbestimmung der Gemeinden

Die Wirtschaftskammer fordert, dass Standortentscheide weiterhin einvernehmlich zwischen Kanton und Gemeinden getroffen werden.

Die neue Formulierung schwächt aus ihrer Sicht die Mitsprache der Gemeinden und könnte Akzeptanzprobleme verursachen.

Zuständigkeit und Kostenverteilung

Es wird verlangt, dass der Kanton alle anfallenden Sozial- und KESB-Kosten übernimmt oder fair verteilt.

Einzelne Standortgemeinden sollen nicht überproportional belastet werden.

Finanzierung und Betrieb

Der Betrieb der Plätze soll vollständig durch Gebühren der Nutzer*innen gedeckt werden. Eine regelmässige Überprüfung und Anpassung der Gebühren wird empfohlen, ebenso wie variable Modelle (nach Saison, Dauer etc.).

Kurzzeit- oder Spontanaufenthalte könnten zur besseren Auslastung beitragen.

Zudem wird vorgeschlagen, den Betrieb an spezialisierte Träger oder Private auszulagern, um Effizienz und Qualität zu verbessern.

2.9.5. Stellungnahme des Regierungsrats zu den Vernehmlassungen

Aufgrund der Vernehmungen wurde der Entwurf zum revidierten Gesetz über Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende in einigen Punkten angepasst. Es betrifft dies folgende Aspekte.

- Da der Kanton die Standorte für Stand- und Durchgangsplätze festlegt, macht es keinen Sinn, diese mögliche Festsetzung auf Grundstücke im Verwaltungsvermögen des Kantons zu beschränken. Diese Einschränkung ist zwar im aktuellen Gesetz, wo die Gemeinden für die zonenrechtliche Festsetzung der Fahrendenplätze zuständig sind, noch erforderlich, weil der Kanton seine entsprechenden Grundstücke den Gemeinden für den Zweck der Fahrendenplätze zur Verfügung stellt. Neu wird einfach geregelt, dass der Kanton die Stand- und Durchgangsplätze erstellt und für den baulichen Unterhalt zuständig ist (§3 Absatz 1 Buchstabe a).
- Präzisiert wurde, dass der Kanton kostendeckende Tagesgebühren für die Nutzung der Stand- und Durchgangsplätze von den Fahrenden erhebt. Die diesbezügliche Kann-Formulierung wurde aufgehoben (§ 3 Absatz 4 Buchstabe a).
- Weiter präzisiert wurde, dass es sich bei den Sozialkosten um Sozialhilfekosten handelt, die der Kanton von Fahrenden trägt, soweit solche anfallen sollten (§ 3 Absatz 1 Buchstabe b).

- Weiter werden allfällige Kosten der KESB von Fahrenden auf Standplätzen durch den Kanton getragen (§ 3 Absatz 1 Buchstabe c).

Die meisten Gemeinden haben sich der Stellungnahme des VBLG in Bezug auf die Kostentragung der Schulkosten angeschlossen. Somit wird in der Revisionsvorlage das Modell vorgeschlagen, wonach die Schulkosten von Kindern auf Standplätzen, im Kanton bedarf es lediglich eines Standplatzes, von allen Gemeinden gemeinsam und solidarisch getragen werden. Der Kanton ist für die entsprechende Kostenverteilung unter den Gemeinden zuständig. Dies wird neu in § 3 Absatz 1 Buchstabe d geregelt.

Nicht geregelt im Gesetz wird hingegen, was die Schulkosten für Kindergarten und Primarschule von Kinder Fahrender alles umfassen. In verschiedenen Vernehmlassungen wurde gefordert, dass diese Kosten genauer spezifiziert werden. Allerdings ist es sinnvoller, die genaue Spezifikation dieser Kosten nachgelagert in einer Verordnung zu regeln. Wichtig ist, dass die Grundlage der Schulkostentragung für den Kindergarten und die Primarschule im Gesetz festgehalten wird.

Dasselbe gilt auch für die KESB-Kosten, die allenfalls im Zusammenhang mit den Fahrenden anfallen. Auch wenn es den Grundsätzen der Subsidiarität und der fiskalischen Äquivalenz widerspricht, wie dies in der finanzhaushaltsrechtlichen Prüfung dargelegt wird, macht es dennoch in diesem speziellen Fall Sinn, wenn der Kanton diese Kosten trägt. Dabei darf davon ausgegangen werden, dass diese Kosten kaum relevant sein werden. Jedenfalls ist beim provisorischen Standplatz in Füllinsdorf nicht bekannt, dass Interventionen der KESB erforderlich wären.

In einigen Vernehmlassungen wird ein gewisser Verlust der Gemeindeautonomie bezüglich der zonenrechtlichen Festsetzung der Standorte von Stand- und Durchgangsplätzen befürchtet. Der VBLG und alle 69 Gemeinden, die sich seiner Stellungnahme anschliessen, bringen diese Befürchtung nicht vor. Wie der aktuelle, provisorische Standplatz in der Gemeinde Füllinsdorf zeigt, konnte zwischen dem Kanton, der den Standplatz dort realisiert hat und der Gemeinde Füllinsdorf eine einvernehmliche Regelung gefunden werden. Dies ist auch das Bestreben für die noch fehlenden Durchgangsplätze und einen definitiven Standplatz. Mit der vorgesehenen Regelung in § 1 Absatz 2, wonach der Kanton in Absprache mit den Gemeinden Standorte für Stand- und Durchgangsplätze festlegt, wird dem Aspekt, dass die Gemeinden in die Standortwahl für die Fahrendenplätze einzubeziehen sind, hinreichend Rechnung getragen.

Da Spontanhalte heute zur Lebensweise der Fahrenden gehören, ist die entsprechende Bestimmung in der Gesetzesrevision, wonach der Kanton Massnahmen zur Förderung von Spontanhalten trifft, zu belassen. Allerdings wurde die Formulierungen insoweit angepasst, als dass der Kanton solche Massnahmen im Rahmen seiner Möglichkeiten trifft (§ 1 Absatz 3).

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 revidiert.
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, 24. März 2026

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

4. Anhang

- Landratsbeschluss
- 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: