



An den Grossen Rat

16.1567.01

BVD/P161567

Basel, 21. Dezember 2016

Regierungsratsbeschluss vom 20. Dezember 2016

Ausgabenbericht „Fahrendenplatz, Friedrich Miescher-Strasse“

Ausgabenbewilligung für das Bauprojekt

Inhalt

1. Begehren.....	3
2. Einleitung	3
2.1 Allgemein.....	3
2.2 Ausgangslage	3
2.3 Auftrag und Rechtsgrundlage	4
3. Bedarf.....	4
3.1 Gesetzlicher Auftrag.....	4
3.2 Betrieblicher Bedarf.....	4
3.3 Bisherige Erfahrungen	5
3.4 Bauliche Auswirkungen.....	5
3.4.1 Baumassnahmen	5
3.4.2 Raumprogramm	6
3.4.3 Inventar der schützenswerten Naturobjekte	6
4. Standort.....	6
4.1 Anforderungen	6
4.2 Standortevaluation	6
4.3 Planungsrechtliche Situation.....	6
5. Realisierung.....	7
5.1 Bauprojekt	7
6. Bewirtschaftung / Betrieb	8
6.1 Betriebskonzept	8
6.2 Bewirtschaftung.....	8
6.3 Betriebsbudget	9
7. Kosten	9
7.1 Gesamtkosten	9
7.2 Investitionen	10
7.3 Folgekosten Bau und Betrieb.....	10
7.4 Subventionen	11
8. Nutzen	11
9. Wirtschaftlichkeitsbetrachtung.....	11
9.1 Wirtschaftlichkeit und Kennwerte	11
10. Geplante Termine	11
11. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung.....	12
12. Antrag.....	12
13. Anhang	14

1. Begehren

Mit diesem Ausgabenbericht beantragen wir dem Grossen Rat, Ausgaben in der Höhe von gesamthaft 1,415 Mio. Franken für die Realisierung eines 2'000 m² grossen, zehn Stellplätze bietenden und hinreichend ausgestatteten Fahrendenplatzes an der Friedrich Miescher-Strasse zu bewilligen. Die beantragten Ausgaben setzen sich wie folgt zusammen:

Fr.	1'355'000	für die Erstellung des Fahrendenplatzes, inkl. Infrastruktur (Mediener-schliessungen und Sanitärgebäude) zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Hochbauten im Verwaltungsvermögen, Teil Übrige“
Fr.	27'000	als jährliche Folgekosten für die Instandhaltung zu Lasten der Erfolgsrechnung, Unterhaltspauschale des Finanzdepartements, Immobilien Basel-Stadt, Verwaltungsvermögen
Fr.	33'000	als jährliche Folgekosten für die Bewirtschaftung des Fahrendenplatzes (Reinigung, An- und Abmeldungen inkl. Personalkosten) zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements. Einnahmen aus Stellplatzgebühren von approximativ 40'000 Franken wurden diesem Betrag bereits in Abzug gebracht.

2. Einleitung

2.1 Allgemein

Landesweit wird die Anzahl der Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende als zu gering bemängelt. In der Schweiz sind nur 14 Standplätze für Fahrende vorhanden, notwendig wären jedoch ca. 40. Ähnlich sieht die Situation bei den Durchgangsplätzen aus. Momentan sind 43 Durchgangsplätze schweizweit vorhanden, während es einen Bedarf von ca. 82 Durchgangsplätzen gibt.

Der Kanton Basel-Stadt weist derzeit weder einen Stand- noch einen Durchgangsplatz auf. Der „Standbericht 2010“ der „Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende“ nennt hier einen Bedarf von einem Standplatz mit mindestens zehn Stellplätzen und 2'000 m² Fläche.

2.2 Ausgangslage

In seinem Richtplan verpflichtet sich der Kanton Basel-Stadt, aktiv auf die Einrichtung eines 2'000 m² grossen und zehn Stellplätze bietenden Standplatzes für Fahrende hinzuwirken. Der Richtplan stützt sich auf den Bundesgerichtsentscheid vom 28. März 2003 (BGE 129 II 321), nach dem die Behörden aller staatlichen Ebenen verpflichtet sind, die Bedürfnisse der Fahrenden in der Raumplanung zu berücksichtigen und angemessene Stand- und Durchgangsplätze vorzusehen und zu sichern.

Das Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt (Planungsamt) hat in Zusammenarbeit mit dem Gesundheitsdepartement (Universitäre Psychiatrische Kliniken), dem Finanzdepartement (Immobilien Basel-Stadt) und dem Tiefbauamt eine Standortsuche und -evaluation auf dem Kantonsgebiet durchgeführt. Daraus ging hervor, dass das UPK-Gelände an der Friedrich Miescher-Strasse die Standortbedingungen für einen Fahrendenplatz am besten erfüllen würde.

Zudem wird den Fahrenden seit April 2016 bei der Entenweidstrasse ein temporärer Durchgangsplatz angeboten. Der Kanton hat den Platz beim Bahnhof St. Johann mit Wasser und Strom erschlossen. Bewirtschaftet und unterhalten wird dieser von den Fahrenden selbst. Der temporäre Durchgangsplatz wird bis zur Eröffnung des definitiven Fahrendenplatzes aufrechterhalten.

2.3 Auftrag und Rechtsgrundlage

Der aktuell gültige, vom Regierungsrat am 10. Juni 2014 erlassene Kantonale Richtplan behandelt das Thema Fahrende in seinem Objektblatt „S1.7 Fahrende“. Darin heisst es als Planungsanweisung:

Die planenden Instanzen des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,

- dass auf dem Kantonsgebiet ein planungsrechtlich gesicherter, hinreichend ausgestatteter und das ganze Jahr zugänglicher Standplatz für Fahrende ($2'000\text{ m}^2 = 10\text{ Stellplätze}$) eingerichtet werden kann (der Kanton stellt dabei die Infrastruktur zur Verfügung, die Aufwendungen für den Betrieb tragen die Fahrenden), oder dass grenzüberschreitend mit dem Kanton Basel-Landschaft, gemeinsam mit einer Standortgemeinde, die Voraussetzungen geschaffen werden, die ermöglichen, dass ein planungsrechtlich gesicherter, hinreichend ausgestatteter und das ganze Jahr zugänglicher Standplatz für Fahrende ($2'000\text{ m}^2 = 10\text{ Stellplätze}$) auf Kosten des Kantons Basel-Stadt eingerichtet wird (ggf. in Kombination mit einem Standort des Kantons Basel-Landschaft); als Frist für die Standortevaluation eines Standplatzes gelten fünf Jahre ab Erlass der Anpassung 2012 des kantonalen Richtplans;*
- dass bei sich bietenden Gelegenheiten (z. B. Möglichkeit für Zwischennutzungen) der Kontakt zwischen Fahrenden und Privaten aktiv gefördert wird, um provisorische oder terminlich begrenzte Standplätze für Fahrende einzurichten.*

3. Bedarf

3.1 Gesetzlicher Auftrag

Der Kanton Basel-Stadt verpflichtet sich in seinem Richtplan, aktiv auf die Einrichtung eines $2'000\text{ m}^2$ grossen und zehn Stellplätze bietenden Standplatzes für Fahrende hinzuwirken. Der Richtplan stützt sich auf den Bundesgerichtsentscheid vom 28. März 2003 (BGE 129 II 321), nach dem die Behörden aller staatlichen Ebenen verpflichtet sind, die Bedürfnisse der Fahrenden in der Raumplanung zu berücksichtigen und angemessene Stand- und Durchgangsplätze vorzusehen und zu sichern.

Im Mai dieses Jahres beschloss der Regierungsrat, auf dem Areal Friedrich Miescher-Strasse einen Fahrendenplatz mit dualer Nutzung einzurichten: Durchgangsplatz in der Sommersaison, Standplatz in der Wintersaison. Die diesem Beschluss zugrundeliegende Standortevaluation und die anschliessende Machbarkeitsstudie haben ergeben, dass dieser Standort eine zeitnahe Realisierung eines Fahrendenplatzes im Kanton Basel-Stadt ermöglicht. In der gleichen Sitzung beschloss der Regierungsrat, dass der Fahrendenplatz für alle Nationalitäten zuzulassen ist. Dieser Entscheid stützt sich auf ein Rechtsgutachten von Prof. Rainer Schweizer der Universität St. Gallen.

3.2 Betrieblicher Bedarf

Die Standortbedingungen für Standplätze der Fahrenden werden im Fachbericht „Fahrende und Raumplanung“ (St. Gallen, Dezember 2001) beschrieben; sie sollten vorzugsweise in Randlagen von bestehenden Siedlungen liegen, um Nutzungskonflikte mit der Anwohnerschaft zu vermeiden. Ebenfalls sollen die Wohnwagen der Fahrenden ohne Durchquerung von Wohngebieten die Hauptverkehrsadern erreichen können. Des Weiteren sollten ein Trinkwasser-, Abwasser- und Stromanschluss sowie Abfallcontainer vorhanden sein. Da es sich um eine Wohnnutzung handelt, kann ein Fahrendenplatz nur in einer zum Wohnen zulässigen Zone errichtet werden.

In Bezug auf die Standortsuche des Kantons Basel-Stadt ergaben sich daraus folgende zwingende Standortfaktoren:

- 2'000 m² verfügbare Fläche;
- guter Zugang zu Hauptstrassen;
- gut zu erschliessen mit Trinkwasser, Abwasser und Stromanschluss;
- Bauzonen 2 bis 6 oder Zone für Nutzungen im öffentlichen Interesse.

Es ist zu unterscheiden zwischen Standplätzen, Durchgangsplätzen und Transitplätzen für Fahrende.

- Ein Standplatz dient dem stationären Aufenthalt (teilweise auch nur über die Wintermonate). Auf dem Standplatz mieten die Fahrenden vornehmlich das ganze Jahr über einen Stellplatz und wohnen dort in einfachen Holzbauten, Mobilheimen oder Wohnwagen.
- Ein Durchgangsplatz dient dem kurzfristigen Aufenthalt, bis zur Dauer von einem Monat, während der sommerlichen Reisetätigkeit. Er sollte mit einer Infrastruktur für die täglichen Bedürfnisse ausgestattet sein. Die Durchgangsplätze weisen eine hohe Fluktuation der Nutzenden auf.
- Ein Transitplatz ist ein gross dimensionierter Durchgangsplatz (30 und mehr Stellplätze) für Konvois von meist ausländischen Fahrenden, welche die Schweiz als Transitland durchreisen.

Es ist vorgesehen, dass der Fahrendenplatz während der Sommersaison als Durchgangsplatz mit einer maximalen Buchungsdauer von einem Monat und während den Wintermonaten als Standplatz (mit einer im Betriebskonzept noch zu bestimmenden maximalen Aufenthaltsdauer) funktionieren soll. Die Vertreterinnen und Vertreter der Fahrenden (Stiftung Roma Foundation, Verband Sinti und Roma Schweiz, Radgenossenschaft der Landstrasse und transnationaler Verein Schäft Qwant) hatten bei einem Treffen im Frühling 2016 die Gelegenheit, ihre Erfahrungen, Anregungen und Wünsche ins Projekt einzubringen. Die Projektorganisation hat die teilweise divergierenden Interessen untereinander abgewogen und die Anliegen bestmöglich ins Projekt integriert. Das Ergebnis wurde an einem zweiten Treffen im Sommer 2016 präsentiert.

3.3 Bisherige Erfahrungen

Die Erfahrungen mit dem provisorischen Fahrendenplatz beim Bahnhof St. Johann (Entenweidstrasse) sind positiv. Auch der Betrieb am definitiven Standort soll im Rahmen eines Monitorings überprüft und nach Bedarf sollen Anpassungen vorgenommen werden.

3.4 Bauliche Auswirkungen

3.4.1 Baumassnahmen

Durchgangsplätze für Fahrende sollten zwingend über sanitäre Einrichtungen verfügen. In anderen Kantonen hat sich die Installation eines Infrastrukturgebäudes bestens bewährt. Diese verfügen in der Regel über ein bis zwei Duschen, zwei geschlechtergetrennte WC, einen Frischwasserbrunnen und über ein Prepaid-Kartensystem. Zur baulichen Umsetzung des Fahrendenplatzes am geplanten Standort bedarf es zudem folgender Baumassnahmen (vgl. Kap. 5.1):

- Diverse Rückbauten (Gartenhaus inkl. Aussenanlage, Weidezaun etc.)
- Umplatzierung Gründeponie der UPK
- Partielle Altlastensanierung des Baugrunds
- Ausreichende Bodenbefestigung und eine Zufahrt
- Einfriedigung und Sichtschutz
- Erschliessung mit Elektrizität und Frischwasser
- Grundstückentwässerung

3.4.2 Raumprogramm

Das Raumprogramm des 2'000 m² grossen und nachweislich zehn Stellplätze bietenden Fahrendenplatzes beinhaltet zudem notwendige Verkehrsflächen zum Rangieren der Zugfahrzeuge und der Wohnwagen, sowie ein Infrastrukturgebäude mit:

- 1 WC Herren (mit Urinoir)
- 1 WC Damen (mit Wickeltisch)
- 1 Dusche (Anschluss für IV-WC vorgesehen)
- 1 Sep. Raum mit zentraler Abwasser-Entleerungsstelle
- 1 Materialraum mit Schreibtisch (Administration/Platzwart)

3.4.3 Inventar der schützenswerten Naturobjekte

Der geplante Standort des Platzes für Fahrende an der Friedrich Miescher-Strasse befindet sich auf Flächen, die im Naturinventar des Kantons Basel-Stadt als schützenswertes Naturobjekt (ID Nr. Naturobjekt 225) ausgewiesen sind. Gemäss § 9 des Gesetzes über den Natur- und Landschaftsschutz (NLG) sind Beeinträchtigungen schützenswerter Naturobjekte, die nach Abwägen aller Interessen nicht vermieden werden können, ersatzpflichtig.

Es ist vorgesehen, die betroffenen Flächen des Naturinventars im Rahmen des Bauvorhabens angemessen zu ersetzen – z.B. mit einer Erweiterung von Naturhecken und der Ausführung eines versickerungsfähigen Mergelbelags.

4. Standort

4.1 Anforderungen

Die Standortbedingungen für Standplätze der Fahrenden werden im Fachbericht „Fahrende und Raumplanung“ (St. Gallen, Dezember 2001) beschrieben: sie sollten vorzugsweise in Randlagen von bestehenden Siedlungen liegen, um Nutzungskonflikte mit der Anwohnerschaft zu vermeiden. Ebenfalls sollen die Wohnwagen der Fahrenden ohne Durchquerung von Wohngebieten die Hauptverkehrsadern erreichen können. Des Weiteren sollten ein Trinkwasser-, Abwasser- und Stromanschluss sowie Abfallcontainer vorhanden sein.

4.2 Standortevaluation

Das Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt (Planungsamt) hat in Abstimmung mit den Universitären Psychiatrischen Kliniken Basel, in Zusammenarbeit mit dem Finanzdepartement (Immobilien Basel-Stadt) und dem Tiefbauamt im Rahmen seiner Standortevaluation für einen Fahrendenplatz eine Analyse des gesamten Kantonsgebiets durchgeführt und die so voridentifizierten Standorte einer Einzelfallprüfung unterzogen.

Die Standortevaluation und die anschliessende Machbarkeitsstudie haben ergeben, dass der Standort an der Friedrich Miescher-Strasse, zwischen der Burgfelderstrasse und der Flughafenstrasse am nordwestlichen Rand des Geländes der Universitären Psychiatrischen Kliniken Basel, als einzige Option eine zeitnahe Realisierung eines Fahrendenplatzes im Kanton Basel-Stadt ermöglicht.

4.3 Planungsrechtliche Situation

Der Standort Friedrich Miescher-Strasse liegt gemäss Zonenplan des Kantons Basel-Stadt in der Zone 4. Damit ist ein Fahrendenplatz grundsätzlich möglich. Das Areal ist durch die Friedrich Miescher-Strasse erschlossen und ist mit der allfälligen Errichtung von Strom- und Wasserleitungen (Abwasser/Frischwasser) baureif. Einschränkungen ergeben sich allenfalls aus dem Bebau-

ungsplan Nr. 212 vom 25. Juni 2014, in dessen Baufeld B der potenzielle Standort für Fahrende liegt.

Insgesamt stellen die Vorgaben des Bebauungsplans keinen Ausschlussgrund für einen Fahrendenplatz auf dem Areal dar, allerdings machen sie ein sorgfältiges Einordnen in die Gesamtsituation nötig. Für die Nutzung eines Fahrendenplatzes wird auf dem Areal nur ein untergeordnetes Infrastrukturgebäude entstehen. Die gute Gesamtwirkung ist deshalb vor allem bezüglich dem Freiraum nachzuweisen, insbesondere gegenüber dem Strassenraum der Friedrich Miescher-Strasse und im Übergang zur Parkanlage der UPK. Ferner ist zu berücksichtigen, dass das Areal in weiterer Zukunft möglicherweise anders genutzt werden wird.

5. Realisierung

5.1 Bauprojekt

Vor der Erstellung des Fahrendenplatzes sind einige durch die UPK aktuell bewirtschaftete Grün-deponien, diverse im Naturinventar des Kantons Basel-Stadt als schützenswertes Naturobjekt ausgewiesene Flächen (vgl. Kap. 3.2.3) und ein ehemaliger Tierstall der Milchsuppe rückzubauen.

Da ein Fahrendenplatz ganzjährig mit Fahrzeugen befahren wird, ist eine entsprechende Bodenbefestigung nötig. Dies bedeutet, dass rund 2'000 m² neuer witterungsfester und zu Gunsten einer natürlichen Oberflächenentwässerung versickerungsfähiger Bodenbelag aufgebracht werden muss. Der neue Bodenbelag macht es auch möglich, Vorzelte mit Hering-Vorrichtungen aufzubauen, ohne dabei den Bodenbelag dauerhaft zu beschädigen. Ein versickerungsfähiger Bodenbelag hat im Vergleich zu einem Asphaltbelag ferner den Vorteil, dass dieser wesentlich günstiger erstellt, ausgebessert und rückgebaut werden kann und an heissen Tagen weniger Wärme adsorbiert.

Der Fahrendenplatz soll von einem Maschendrahtzaun in Kombination mit einer immergrünen Heckenbepflanzung eingefriedet werden. Die Zufahrt von der Friedrich Miescher-Strasse soll den Fahrenden in der Regel offen stehen, kann aber bei Bedarf durch ein Rollltor geschlossen werden.

Das Zentrum des Fahrendenplatzes bildet ein Infrastrukturgebäude, welches von zehn peripher angeordneten Stellplätzen in gleicher Grösse und in ähnlicher Reichweite umgeben wird. Mit dieser Massnahme sollen ein zentral gelegener Treffpunkt sowie eine soziale Kontrolle in der grösstenteils temporären Nachbarschaft entstehen.

Das Infrastrukturgebäude verfügt über ein Damen WC mit Wickeltisch, ein Herren WC mit Urinoir, eine Dusche, einen Putzraum mit zentraler Abwasser-Entleerungsstelle für die Schmutzwassertanks der Wohnmobile und Caravans sowie ein kleiner Abstellraum für den Platzwart – welcher ggf. auch für administrative Arbeiten genutzt werden kann. Als Witterungsschutz dient ein umlaufendes Vordach, unter welchem sich ferner die Elektro- und Frischwasserabnahmestellen sowie im Sommerbetrieb ein Frischwasserbrunnen befinden.

Mit diesen Massnahmen bietet Basel-Stadt den Fahrenden einen akzeptablen, ordentlichen und hygienischen Lebensraum mit angemessener Infrastruktur. Ferner müssen die Fahrenden damit nicht auf umliegende öffentliche¹ sowie private² Infrastrukturen zurückgreifen.

Die vorgesehenen Konstruktionen und Materialien des Infrastrukturgebäudes sind auf hohe Beanspruchung ausgelegt und sollen verhältnismässig in Unterhalt und Wartung sein. Der Standard lehnt sich an die öffentlichen WC-Anlagen des Kantons Basel-Stadt.

¹ z.B. Bürgerspital Basel sowie Universitäre Psychiatrische Kliniken Basel (UPK)

² z.B. Freizeitgärten sowie Quartiertreffpunkt Lola

6. Bewirtschaftung / Betrieb

6.1 Betriebskonzept

Die Entwicklung des Betriebskonzepts für den Fahrendenplatz an der Friedrich Miescher-Strasse wurde von einer externen Firma unter Beizug von Fachleuten (u.a. Fachstelle Fahrende des Departements Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau sowie die Betreiber und Platzwarte verschiedener Fahrendenplätze in Kaiseraugst, Aarau, Zürich und Thun) erarbeitet. Das Grundstück an der Friedrich Miescher-Strasse soll vonseiten Finanzdepartement dem Bau- und Verkehrsdepartement in Gebrauchsleihe überlassen werden.

Auf dem temporären Durchgangsplatz beim Bahnhof St. Johann verkehren primär bekannte Schweizer Fahrende. Er befindet sich im belebten Stadtzentrum und nicht wie für Fahrendenplätze empfohlen, an der Peripherie der Stadt und in der Nähe von Autobahnanschlüssen. Neben der ordentlichen spielt hier auch die nachbarschaftliche Kontrolle. Die Selbstverwaltung durch die Fahrenden ist an diesem Standort möglich, weil es zurzeit nur eine Fahrendengruppe gibt. Bei mehreren Gruppierungen kann aufgrund der Eigeninteressen der jeweiligen Gruppe mit einem Selbstverwaltungsmodell die Gleichbehandlung nicht gewährleistet werden. Der definitive Fahrendenplatz kann auch hinsichtlich der Ansprüche nicht mit der temporären Lösung verglichen werden.

6.2 Bewirtschaftung

Das Betriebskonzept gliedert sich in folgende Bereiche:

- Infrastrukturelle Bewirtschaftung: allgemeine Dienste wie Platzwirtschaft und Sicherheit
- Technische Bewirtschaftung: Betrieb und Werterhaltung der gebäudetechnischen Einrichtungen und der Anlagen
- Kaufmännische Bewirtschaftung: Führungsaufgaben wie Verwaltung, Controlling und Marketing der Gesamtanlage.

Auf dem Platz gilt der Grundsatz der Eigenverantwortung der Fahrenden. Mit Ausnahme der Umgebungspflege sind sie für die Versorgungs-, Entsorgungs- und Reinigungsarbeiten zuständig.

Das Tiefbauamt (Allmendverwaltung) wird den Fahrendenplatz bewirtschaften. Für diese Tätigkeit werden 40 Stellenprozent (Headcount) benötigt. Dieser Bedarf stützt sich auf die Zahlen anderer Städte. Dazu ist zu sagen, dass viele Städte erst neu mit einer systematischen Bewirtschaftung ihrer Fahrendenplätze begonnen haben. Aufgrund dessen sind verlässliche Zahlen rar. Folgende Werte wurden bei verschiedenen Städten abgefragt:

	Fläche	Betriebskosten/ Jahr	Personal- aufwand	Auslastung
Aarau	ca. 2'500 m ²	Fr. 60'000	20% Vollzeit- äquivalente	ca. 60–70%
Biel	Keine Angaben	Keine Angaben	100% Vollzeit- äquivalente	Keine Angaben
Winterthur	ca. 2'000 m ²	Fr. 15'000	20% Vollzeit- äquivalente	ca. 60–80%
Zürich	ca. 2'000 m ²	Keine Angaben	20% Vollzeit- äquivalente	ca. 60%

Die Fahrendenplätze in Aarau, Winterthur und Zürich sind nur für die Schweizer Fahrenden offen. Erfahrungsgemäss ergibt sich ein deutlich erhöhter Bewirtschaftungsaufwand, wenn Fahrende unterschiedlicher Gruppierungen denselben Platz nutzen. Die Stadt Biel lässt alle Fahrenden-Gruppen zu und hat dementsprechend einen höheren Personalaufwand.

Die Stadt Aarau bewirtschaftet den Fahrendenplatz wie folgt: Die Fahrenden melden sich während den normalen Öffnungszeiten bei der Verwaltung in der Stadt an; ausserhalb der Schalteröffnungszeiten bei der Polizei. Es wird eine Kautions von 200 Franken pro Wohneinheit hinterlegt; die Gebühr für den Durchgangsplatz beträgt 8 Franken pro Tag und ist im Voraus für mindestens 30 Tage zu bezahlen. Mittels einer Prepaid-Karte kann Wasser und Strom bezogen werden. Die Verwaltung kontrolliert das Gelände jeweils freitags und montags; unter der Woche finden unregelmässig Kontrollen statt. Es wird ein Platzbelegungsplan geführt.

Der Fahrendenplatz in Basel-Stadt soll wie eingangs erwähnt allen Nationalitäten offen stehen (s. Kap. 3). Neben wenigen administrativen Arbeiten auf Verwaltungsseite soll vor Ort ein Platzwart eingesetzt werden, der jeweils von Montag- bis Freitagnachmittag für die Belange der Fahrenden wie z.B. die An- und Abmeldungen, den Inkasso der Stellplatzgebühren und Depots sowie die Platzabnahmen zuständig ist. Er führt das Anmelde- und Vermietungswesen, ist für die Gewährleistung der generellen Platzordnung und für die periodische Gesamtreinigung verantwortlich, übernimmt kleinere Unterhaltsarbeiten und stellt das Bindeglied zwischen Verwaltung und Fahrenden her. Er zeichnet sich für die infrastrukturelle und technische Bewirtschaftung verantwortlich. In die Summe der Stellenprozente sind Ferienablösungen und notwendige Pikettdienste an Wochenenden eingerechnet.

6.3 Betriebsbudget

Die Bewirtschaftungskosten stellen sich aus Personalaufwand, Büro- und Verwaltungskosten, Reinigung, Frisch-, Abwasser- und Entsorgungsgebühren zusammen. Der Strom- und Warmwasserbezug für die Dusche wird direkt via Prepaid Karte nach effektivem Verbrauch abgerechnet. Die Personalkosten für die Verwaltung und die Bewirtschaftung des Fahrendenplatzes belaufen sich jährlich auf rund 67'000 Franken, was im Vergleich zu den Zahlen von Aarau steht. Für Frisch-, Abwasser- und Kehrichtgebühren ist mit rund 6'000 Franken zu rechnen, so dass jährliche Kosten von durchschnittlich 73'000 Franken anfallen.

Für die Instandhaltung der Infrastrukturen sind jährlich 27'000 Franken vorgesehen.

Die Erträge generieren sich aus einer Platzmiete von 13 Franken pro Tag und Wagen – in Anlehnung an Tarife der Stadt Zürich und der Tarifempfehlung laut Broschüre Caritas „Fahrende in der Beratung“ vom März 2015 (Miete inkl. Kehricht, Wasser- und Abwassergebühr). Bei einer Platzauslastung im Winterbetrieb von 70 Prozent und in den Sommermonaten von 80 Prozent sowie einer Grundgebühr für den Platz von 13 Franken pro Wohneinheit resultiert ein Jahresertrag von rund 40'000 Franken.

Auch in Basel-Stadt will man sich an die Tarifempfehlung der Caritas halten. Dies umso mehr, als auch die Stadt Zürich damit sehr gute Erfahrungen macht. Es wird deshalb bewusst auf eine kostendeckende Gebühr verzichtet.

7. Kosten

7.1 Gesamtkosten

Die vorbereitenden Planungsarbeiten sowie Baugrunduntersuchungen im Umfang von rund 60'000 Franken wurden zulasten der Planungspauschale durchgeführt und sind nicht Bestandteil der unter Punkt 7.1 dargestellten Investitionssumme und der Ausgabenbewilligung.

Aus den Aufwendungen für die Machbarkeitsstudie, die baulichen Investitionskosten und die jährlichen Folgekosten (vgl. Kapitel 9.2) ergibt sich ein Gesamtbetrag von 1,475 Mio. Franken (siehe auch nachfolgende Tabelle).

Position	Franken
Machbarkeitsstudie, Vorprojekt (Planungspauschale)	60'000
<i>Bereits beansprucht und nicht Teil des Antrags</i>	<i>60'000</i>
Investitionen	1'355'000
Jährliche Folgekosten für die Instandhaltung	27'000
Jährliche Folgekosten für die Bewirtschaftung ³	33'000
Mit vorliegendem Ausgabenbericht beantragte Summe	1'415'000
Gesamtkosten	1'475'000

7.2 Investitionen

Die Basis für die ausgewiesenen Investitionen des Fahrendenplatzes inkl. Infrastrukturgebäude und Medienschliessung im Umfang von 1,355 Mio. Franken bildet das Vorprojekt mit einer Kostengenauigkeit von $\pm 15\%$. In diesen Kosten enthalten sind die baulichen Massnahmen inkl. Vorbereitungsarbeiten, Rückbauten, Umgebung, Honorare, Nebenkosten, Reserven sowie eine Position für Altlastensanierungen⁴.

Detaillierte Aufstellung der Investitionen:

BKP Arbeitsgattung	Franken
1 Vorbereitungsarbeiten	105'000
2 Gebäude	483'000
4 Umgebung	560'000
5 Baunebenkosten	50'000
+ Reserven ca. 5% auf BKP 1, 2, 4	57'000
Investitionen exkl. 8% MwSt.	1'255'000
zuzgl. 8% MwSt.	100'000
Investitionen inkl. 8% MwSt.	1'355'000
Schweizerischer Baupreisindex Nordwestschweiz, Neubau Index Okt. 2015, 103.1 Punkte (Basis Okt. 2010 = 100)	

7.3 Folgekosten Bau und Betrieb

Für Instandhaltung und Instandsetzungen der baulichen Infrastrukturen (u.a. die jährliche Ertüchtigung des Mergelbelags) muss über die kommenden Jahre mit einem Aufwand von etwa zwei Prozent der Baukosten gerechnet werden, also mit rund 27'000 Franken pro Jahr.

Für den Betrieb des Fahrendenplatzes müssen jährlich mit Kosten von rund 73'000 Franken gerechnet werden. Diese Kosten beinhalten die Personalkosten, die Neben- sowie Unterhaltskosten (vgl. Kap. 6.3). Demgegenüber stehen Mieteinnahmen von rund 40'000 Franken.

Alternativ wurde eine Bewirtschaftung durch die Kantonspolizei, durch Immobilien Basel-Stadt und ein Public Private Partnership-Modell beraten. Zudem wurde eine Bewirtschaftung durch ei-

³ Die Almendverwaltung geht jährlich von approximativ 40'000 Franken an Einnahmen durch Stellplatzmieten aus, welche dieser Summe bereits in Abzug gebracht wurden.

⁴ Zur Beurteilung des Bauplatzes, hinsichtlich der Erstellung des geplanten Fahrendenplatzes wurden fünf Baggerschlitzte geologisch-geotechnisch aufgenommen sowie Untergrundproben und Mischproben aus dem Oberboden auf deren chemische Qualität hin untersucht. Sämtlicher Oberboden weist geringe chemische Belastungen auf (schwach belasteter Bodenaushub nach VBBo). Ein entsprechendes Budget für die gesetzeskonforme Entsorgung des Aushubmaterials wurde in die Kosten eingerechnet.

nen externen Dienstleister (Outsourcing) vertieft geprüft. Bei sämtlichen alternativen Betriebsmodellen konnten – u. a. infolge einer Risikoabgeltung, höheren Finanzierungskosten, sowie dem kalkulierten Gewinn eines externen Vertragspartners – keine Kosteneinsparungen ausgewiesen werden.

7.4 Subventionen

Für dieses Bauvorhaben werden keine Subventionen und Förderbeiträge erwartet.

8. Nutzen

Sowohl aus gesamtschweizerischer wie auch aus kantonaler Sicht fehlt es an ganzjährig zugänglichen, mit der nötigen Infrastruktur versehenen und planungsrechtlich gesicherten Standplätzen. Mit diesem Fahrendenplatz würde der Bedarf für Basel abgedeckt.

Die Umsetzung des mit diesem Ratschlag empfohlenen Bauprojekts erfüllt die Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen des Objektblatts „1.7 Fahrende“ aus dem aktuell gültigen vom Regierungsrat am 10. Juni 2014 erlassenen und damit für alle Behörden des Kantons Basel-Stadt verbindlichen Kantonalen Richtplans.

9. Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

9.1 Wirtschaftlichkeit und Kennwerte

Die Investitionen⁵ des Fahrendenplatzes mit Infrastrukturgebäude und Umgebung belaufen sich auf rund 680 Franken/m² Parzellenfläche – welche gewissermaßen als Wohn- und Verkehrsfläche betrachtet werden kann.

Die reinen Gebäudekosten⁶ des Infrastrukturgebäudes liegen aufgrund der spezifischen Ausstattung sowie der hohen und nutzungsspezifischen Installationsdichte, vergleichsweise im oberen Bereich freistehender, konventioneller öffentlicher WC-Anlagen des Kantons Basel-Stadt. Um den Unterhalts- resp. Reparaturbedarf am Gebäude möglichst tief zu halten, wurden bewusst dauerhafte Materialien und Technikinstallationen verwendet.

Ein direkter Vergleich der Erstellungskosten mit bereits realisierten Plätzen für Fahrende in anderen Kantonen ist nicht möglich, da die Begebenheiten je nach Ort unterschiedlich sind. Zu stark variieren Grösse, Nutzungsdauer (langfristig oder temporär, Sommer- oder Ganzjahresnutzung), Nutzungsart (Stand-, Durchgangs- oder Transitplatz), Nutzerschaft (Schweizer Fahrende oder Fahrende aller Nationalitäten), bestehende Erschliessungssituation, vorhandene Infrastruktur, Bodenbeschaffenheit, allf. Rückbauten, Natur- und Umweltkriterien.

10. Geplante Termine

Die unten genannten Richttermine bilden einen optimalen Verlauf ab:

-	Genehmigung Ratschlag für den Bau ca.	Frühjahr/Sommer 2017
-	Einreichung Baugesuch	Herbst 2017
-	Baubewilligung vorliegend ca.	Winter 2017/18
-	Baubeginn	Winter 2017/18
-	Bauvollendung	Sommer 2018
-	Fahrendenplatz in Betrieb ab	Sommer 2018

⁵ BKP 1, 2, 4 und 5 (exkl. Reserven), inkl. 8% MwSt.

⁶ BKP 2 (exkl. Reserven, exkl. Honorar BKP 4), inkl. 8% MwSt.

11. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ausgabenbericht gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

12. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilagen

- Entwurf Grossratsbeschluss
- Plan Vorprojekt Fahrenndenplatz, Juni 2016

Grossratsbeschluss

Ausgabenbericht „Fahrendenplatz, Friedrich Miescher-Strasse“

Ausgabenbewilligung für das Bauprojekt

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Ausgabenbericht des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

1. Für die Realisierung eines 2'000 m² grossen, zehn Stellplätze bietenden und hinreichend ausgestatteten Fahrendenplatz an der Friedrich Miescher-Strasse werden Ausgaben in der Höhe von gesamthaft Fr. 1'415'000 bewilligt. Diese setzen sich wie folgt zusammen:

Fr. 1'355'000 für die Erstellung des Fahrendenplatzes inkl. Infrastruktur (Mediener-schliessungen und Sanitärgebäude) zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Hochbauten im Verwaltungsvermögen, Teil Übrige“

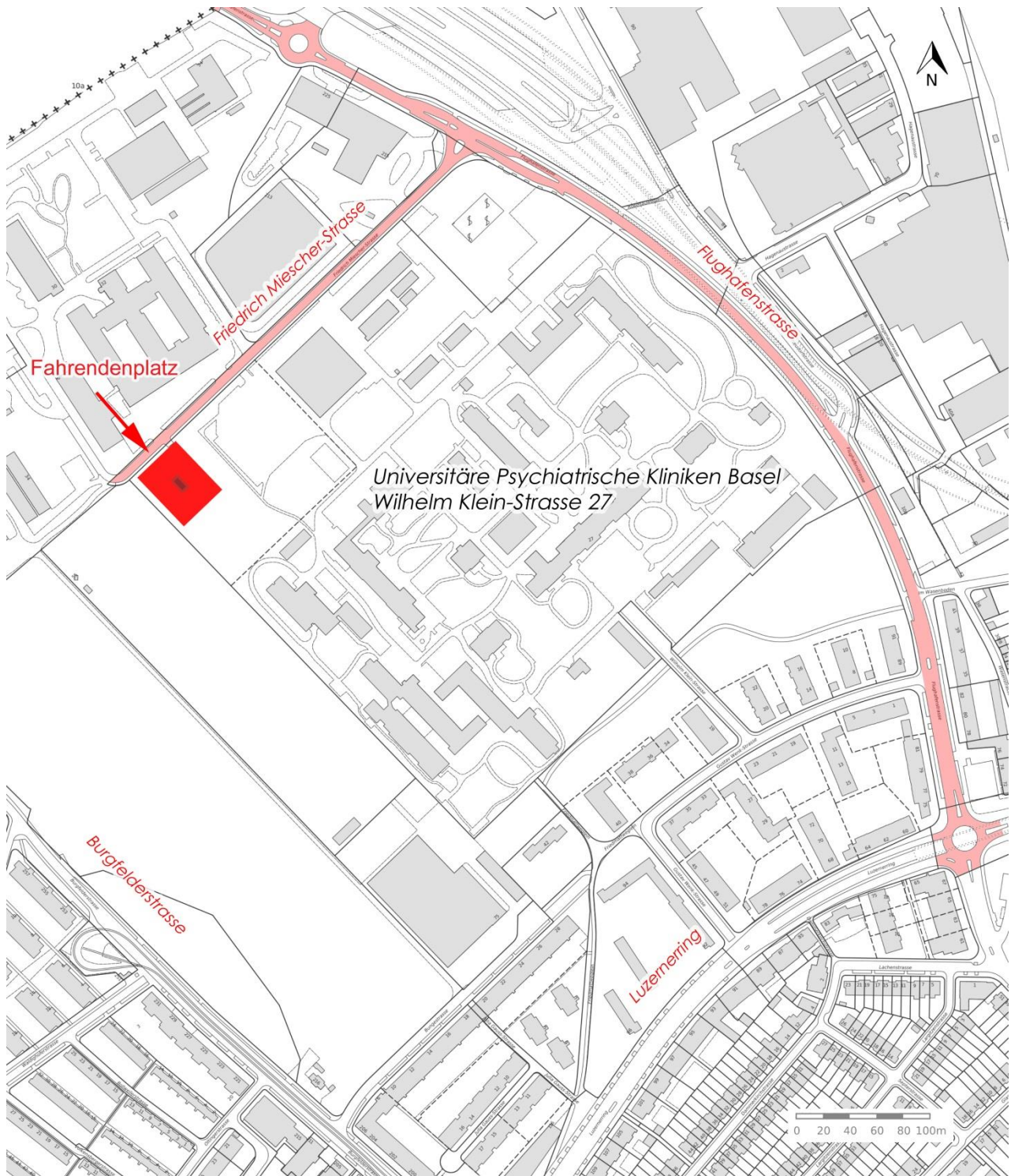
Fr. 27'000 als jährliche Folgekosten für die Instandhaltung zu Lasten der Erfolgsrechnung, Unterhaltspauschale des Finanzdepartements, Immobilien Basel-Stadt, Verwaltungsvermögen

Fr. 33'000 als jährliche Folgekosten für die Bewirtschaftung des Fahrendenplatzes (Reinigung, An- und Abmeldungen) zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements. Einnahmen aus Stellplatzgebühren von approximativ 40'000 Franken wurden diesem Betrag bereits in Abzug gebracht.

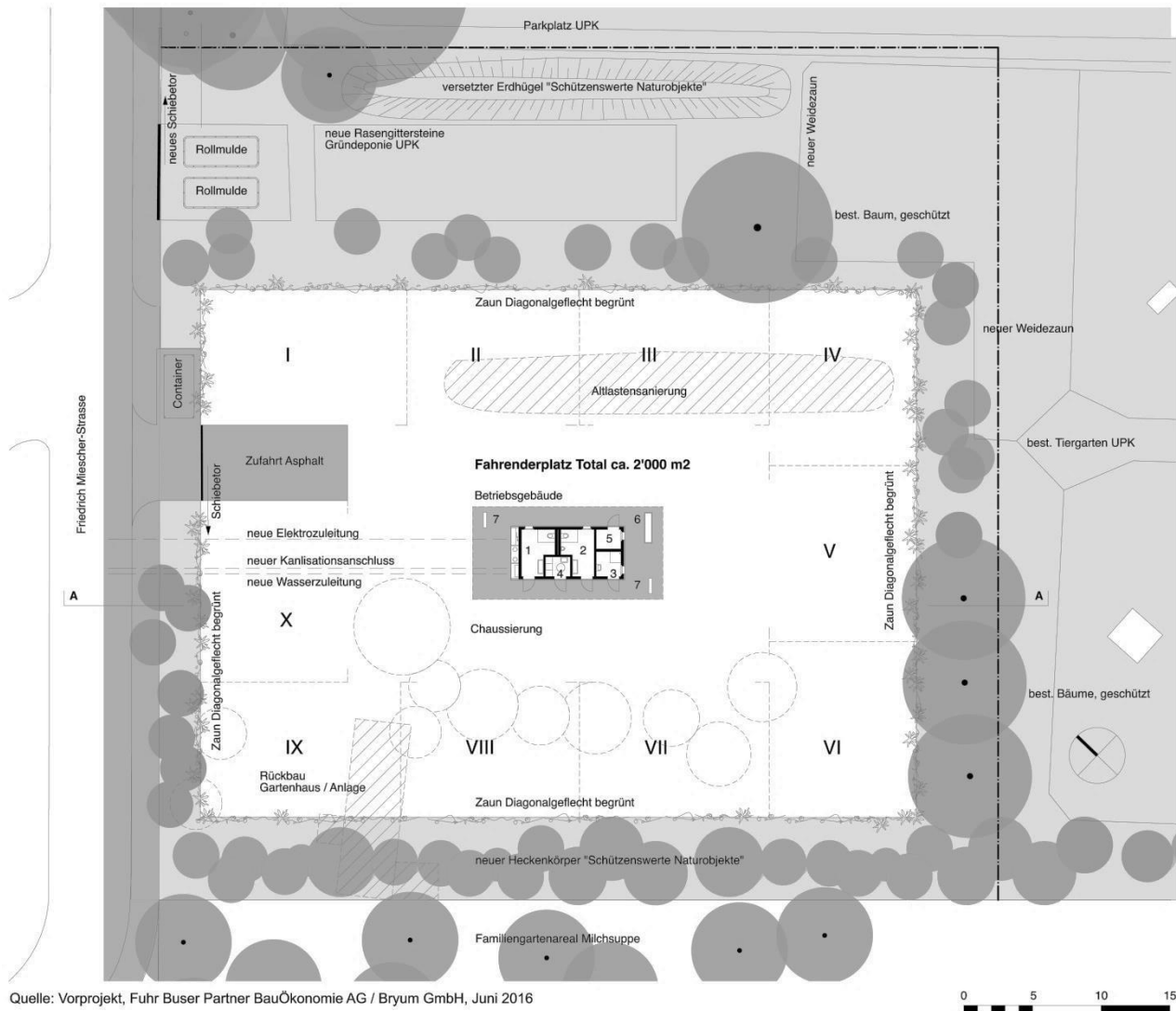
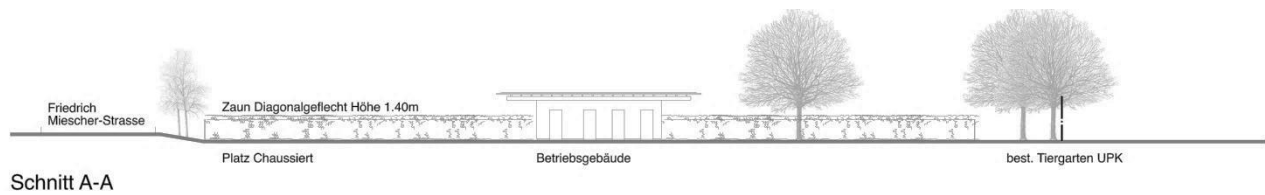
Dieser Beschluss ist zu publizieren.

13. Anhang

Situation



Umgebungsplan



- Legende**
Betriebsgebäude
- 1 WC Herren
 - 2 WC Damen
 - 3 Dusche
 - 4 Ausguss
 - 5 Büro / Materialraum
 - 6 Brunnen
 - 7 Elektroanschlüsse

- Legende**
Areal
- Bearbeitungs Perimeter
 - Fahrendenplatz

Quelle: Vorprojekt, Fuhr Buser Partner BauOekonomie AG / Bryum GmbH, Juni 2016