



Uster, 12. Mai 2026
Nummer 613/2025
V4.04.71

Seite 1/9

**POSTULAT 613/2025 VON BALTHASAR THALMANN (SP):
«EIN HALTEPLATZ FÜR FAHRENDE IN USTER»; BERICHT
UND ANTRAG DES STADTRATES**

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, gestützt auf Art. 42 Abs. 1 des Organisationserlasses des Gemeinderates vom 8. November 2021, folgenden Beschluss zu fassen:

- 1. Dem Bericht zum Postulat Nr. 613/2025 wird zugestimmt.**
- 2. Das Postulat wird als erledigt abgeschrieben.**
- 3. Mitteilung an den Stadtrat.**

Referent des Stadtrates: Abteilungsvorsteher Bau, Richard Sägesser



Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 14. Mai 2025 reichte das Ratsmitglied Balthasar Thalmann (SP) beim Präsidenten des Gemeinderates das Postulat Nr. 613/2025 betreffend «Ein Halteplatz für Fahrende in Uster» ein.

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

«Der Stadtrat wird eingeladen zu prüfen, wo in Uster und welche Art von Halteplatz für die anerkannte Minderheit von Jenischen und Sinti durch den Kanton gebaut und kostendeckend durch die Stadt Uster betrieben werden kann.»

Begründung

In der Schweiz leben rund 30'000 Schweizer Jenische und Sinti. Ungefähr 2500 bis 3000 pflegen die traditionelle fahrende Lebensweise als wesentlichen Bestandteil ihrer kulturellen Identität. Im Sinne des Rahmenübereinkommens des Europarates zum Schutz nationaler Minderheiten anerkennt das Bundesgericht seit 2003 ausdrücklich das Recht der Fahrenden auf angemessene Stand- und Durchgangsplätze. Im Kanton Zürich wie auch sonst in der Schweiz gibt es viel zu wenige Halteplätze.

Mit Festlegungen im kantonalen Richtplan im 2014 und mit dem im Jahr 2017 vom Regierungsrat verabschiedeten Konzept für die Bereitstellung von Halteplätzen für Schweizer Fahrende im Kanton Zürich wurden wichtige Eckwerte definiert, um diesen Mangel zu beheben. Die Regionalplanung Zürcher Oberland hat im 2019 nach geeigneten Plätzen gesucht. Der Stadtrat hat einen Vorschlag auf dem Stadtgebiet von Uster im Februar 2020 negativ beurteilt. Dieser Beschluss reiht sich bestens in das Verhalten anderer Gemeinden ein, mit dem Ergebnis, dass weiterhin kein Halteplatz in der Region zur Verfügung steht.

Dieses Verhalten ist stossend. Dies vor dem Hintergrund, dass die im Rahmen des «Hilfswerks für die Kinder der Landstrasse» damalige Verfolgung der Jenischen und Sinti vom Bundesrat im Februar 2025 als Verbrechen gegen die Menschlichkeit anerkannt worden ist. Es ist nun an der Zeit, mit dem zur Verfügung stellen von genügend Halteplätzen diesen Schweizer Mitbürgerinnen und Mitbürgern und ihrer Lebensweise eine Zukunftsperspektive zu schaffen. Neben dem Bund, dem Kanton und den Planungsregionen kommt ebenfalls den Gemeinden eine tragende Rolle zu. Es liegt daher in der Pflicht des Stadtrats, erneut und fundiert zu prüfen, inwieweit ein Halteplatz auf Ustermer Gemeindegebiet erstellt und betrieben werden kann.»

Anlässlich seiner Sitzung vom 17. November 2025 überwies der Gemeinderat das Postulat dem Stadtrat.

Dieser nimmt dazu wie folgt Stellung:

A. Ausgangslage

Rund 30 000 Jenische und Sinti leben in der Schweiz. Ungefähr 2500 pflegen die traditionelle fahrende Lebensweise als wesentlichen Bestandteil ihrer kulturellen Identität. Jenische und Sinti sind eine national anerkannte Minderheit. Im Sinne des Rahmenübereinkommens des Europarates zum Schutz nationaler Minderheiten anerkennt das Bundesgericht seit 2003 ausdrücklich das Recht der Fahrenden auf angemessene Stand- und Durchgangsplätze in der Schweiz. Im Kanton Zürich wie auch sonst in der Schweiz gibt es viel zu wenige Halteplätze. Stand- und Durchgangsplätze sind in der Regel für Schweizer Fahrende und damit von Transitplätzen für Ausländische Fahrende zu unterscheiden.



Den Winter verbringen Jenische und Sinti meist auf einem *Standplatz* in Wohnwagen, Holzchalets, Wohncontainern oder in Wohnungen. Angemeldet sind sie in der Standortgemeinde und die Kinder besuchen dort auch die Schule. Von Frühling bis Herbst sind Fahrende in kleinen Gruppen innerhalb der Schweiz unterwegs. Zumeist halten sie sich wenige Wochen auf *Durchgangsplätzen* oder bei Privaten (spontaner Halt) auf. Die Kinder bleiben in engem Kontakt mit der Schule ihrer Standortgemeinde.

B. Gesetzliche Grundlagen, Verfahren und Finanzierung

Gesetzliche Grundlagen

Der kantonale Richtplan¹ legt fest, dass für Fahrende im Kanton Zürich ausreichend Platz an geeigneten Lagen und in genügender Qualität zur Verfügung zu stellen ist (Niederlassungsfreiheit und Minderheitenschutz gem. BV; Art. 3 RPG). Dazu sind im Kanton Zürich die bestehenden vier Standplätze und acht Durchgangsplätze planungsrechtlich zu sichern und es sind zusätzlich ein Standplatz sowie fünf Durchgangsplätze zu bezeichnen. Die Regionen bezeichnen in ihren Richtplänen die Stand- und Durchgangsplätze.

Der regionale Richtplan Oberland² bezeichnet noch keine Halteplätze. Er hält jedoch fest, dass gestützt auf die Vorgaben des kantonalen Richtplans im Zürcher Oberland zwei Durchgangsplätze und ein Standplatz zu bezeichnen sind. Für eine Teilrevision des regionalen Richtplans liess die Region Zürcher Oberland (RZO) 2019 eine Standortanalyse erarbeiten, in welcher im Sinne einer Auslegung in jeder Gemeinde ein potenzieller Standort bezeichnet wurde. Für Uster wurde ein potenzieller Standort oberhalb des Hardwaldes, Richtung Gutenswil, vorgeschlagen. Der Stadtrat erachtet den Halteplatz aufgrund der Abgeschiedenheit, der Lage in der Landwirtschaftszone und des privaten Grundeigentums als ungeeignet (SRB Nr. 48/2020). Auch in den anderen Gemeinden sind die aufgezeigten Standorte abgelehnt worden.

Planungsrecht

Bei Standplätzen ist im Grundsatz von einer regulären Wohnnutzung auszugehen. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen sind ähnlich. Standplätze sind daher prinzipiell im Siedlungsgebiet oder unmittelbar daran angrenzend unterzubringen.

Durchgangsplätze werden nur temporär genutzt. Sie sind bezüglich der Nutzung mit Anlagen des ruhenden Verkehrs vergleichbar und sind daher nicht an das Siedlungsgebiet gebunden.

Finanzierung

Im kantonalen Richtplan ist festgelegt, dass der Kanton den Bau der zusätzlich benötigten Stand- und Durchgangsplätze und die Finanzierung der zusätzlichen Infrastruktur gewährleistet. Er übernimmt Betriebskosten der Gemeinden, welche die Einnahmen aus der Platzvermietung übersteigen. Die Gemeinden betreiben die Stand- und Durchgangsplätze und erstellen ein kostendeckendes Betriebskonzept. Die Erstellung eines *Stand- oder Durchgangsplatzes* wird somit vom Kanton finanziert. Der Betrieb des Platzes liegt bei der Gemeinde, wobei der Kanton eine Betriebsdefizitgarantie übernimmt.

¹ festgesetzt am 11. März 2024

² festgesetzt am 29. Juni 2022



C. Anforderungen und Betrieb von Halteplätzen

Anforderungen

Auf kantonaler Ebene wurde eine Fachstelle für Fahrende eingerichtet und das «Konzept für die Bereitstellung von Halteplätzen für Schweizer Fahrende im Kanton Zürich» (RRB Nr. 1030/2017) erarbeitet. Es bezeichnet die Anforderungen, welche die Regionen bei der Planung und Bezeichnung von Halteplätzen zu berücksichtigen haben. Ergänzend dazu hat die Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende ein «Handbuch für die Planung, den Bau und den Betrieb von Stand-, Durchgangs- und Transitplätzen für fahrende Jenische, Sinti und Roma» erarbeitet.

Ein *Standplatz* soll mindestens 10 Stellplätze aufweisen. Im Normalfall werden die Stellplätze das ganze Jahr über gemietet. Auf dem Standplatz werden neben den Wohnwagen auch Mobilheime oder vorgefertigte Kleinchalets aufgestellt. Ein Standplatz sollte idealerweise innerhalb des Siedlungsgebiets oder unmittelbar daran angrenzend liegen. Standplätze werden zum Wohnen und Arbeiten genutzt. Den Lärmemissionen, die durch eine gewerbliche Tätigkeit der Fahrenden verursacht werden können, sollte bereits bei der Planung Beachtung geschenkt werden. Es handelt sich somit um eine ähnliche Nutzweise wie in einer Wohn- und Gewerbezone. Campingplätze sind somit nicht als Standplätze geeignet, da diese ausschliesslich der Erholung dienen. Eine gute Anbindung an die Hauptverkehrsachsen ist von Vorteil. Ein einzelner Stellplatz auf einem Standplatz benötigt eine Fläche von ca. 200 – 300 m². Der Flächenbedarf für einen Standplatz beträgt mindestens 2000 bis 3000 m². Er ist mit Trinkwasser-, Abwasser- und Stromanschlüssen sowie Infrastrukturen für die Abfallentsorgung auszustatten.

Ein *Durchgangsplatz* sollte idealerweise 10 bis 20 Stellplätze aufweisen. Die Schweizer Fahrenden sind traditionell in kleineren Verbänden unterwegs. Durchgangsplätze sollen nahe an den Hauptverkehrsachsen liegen, damit die Wohngebiete nicht durch Anreiseverkehr belastet werden. Ein einzelner Stellplatz auf einem Durchgangsplatz benötigt eine Fläche von ca. 200 – 250 m². Der Flächenbedarf für einen Durchgangsplatz beträgt rund 2000 – 5000 m². Er ist mit sanitären Anlagen, Trinkwasser-, Abwasser- und Stromanschlüssen sowie Infrastrukturen für die Abfallentsorgung auszustatten. In der Regel ist der Platz zu chaussieren. In einer Platzordnung werden die Benützungsvorschriften geregelt.

Betrieb eines Halteplatzes

Grundlage für den Betrieb eines Halteplatzes bildet das Betriebskonzept. Das Betriebskonzept hält die geltenden Nutzungsregeln des Platzes fest und soll ein kostendeckenden Platzbetrieb gewährleisten. Nach Vorliegen des Betriebskonzepts wird zwischen dem Kanton und der Gemeinde eine Leistungsvereinbarung vereinbart, welche die Pflichten von Gemeinde und Kanton für den Betrieb und Unterhalt des Platzes festhält. Dieses Dokument dient der Regelung der Aufgabenverteilung zwischen Kanton und Gemeinde. Für den Betrieb des Standplatzes sind zusätzlich Mietverträge, ein Mietreglement und eine Parzellenvergabe-Anleitung in Zusammenarbeit mit dem Kanton aufzusetzen.

D. Standplatz für Uster

Standortevaluation

Um zu prüfen, ob und wo in Uster ein Standplatz eingerichtet werden könnte, wurde eine Standortevaluation durchgeführt. Dazu wurden sämtliche Parzellen im städtischen Eigentum mit mehr als 2000 m² geprüft. Ausgeschlossen wurden Parzellen, welche überbaut, in der nicht an das Siedlungsgebiet angrenzenden Landwirtschaftszone oder in Freihalte-, Erholungs-, Industrie- und Wohnzonen ohne Gewerbeerleichterung liegen, durch Wald, Gewässer oder überlagerte Schutz-



zonen belegt, im Baulinienbereich oder aufgrund ihrer Parzellenform ungeeignet sind. Es zeigte sich, dass elf Parzellen grundsätzlich in Frage kommen.

Diese elf Parzellen wurden durch das Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich (Fachstelle Landschaft, Richt-/Nutzungsplanung und die Fachstelle Fahrende) und die Stadt Uster (Geschäftsfeld Liegenschaften und Leistungsgruppe Baubewilligungen) geprüft. Diverse Flächen wurden aufgrund ihrer abgesetzten Lage, betroffener Fruchtfolgeflächen, kommunaler Erholungsgebiete, der Erschliessung oder ihrer strategischen Bedeutung für die Stadt Uster ausgeschlossen. Mit der Parzelle Kat.-Nr. D1572 ist allenfalls eine geeignete Fläche für einen Standplatz vorhanden, welche im Falle einer konkreten Projektplanung vorrangig als favorisierter Standort detailliert geprüft werden wird.

Planungsrechtliche Ausgangslage

Die Parzelle Kat.-Nr. D1572 weist eine Fläche von 5942 m² auf und liegt an der Tumigerstrasse. Die Fläche befindet sich im Siedlungsgebiet des kantonalen Richtplans und ist im regionalen Richtplan als Gebiet mit hoher baulicher Dichte mit überlagerter Gewässerrevitalisierung festgelegt. Im überarbeiteten kommunalen Richtplan (Festsetzung durch Gemeinderat am 22. September 2025, Parlamentsreferendum wurde ergriffen und Stimmvolk befindet am 14. Juni 2026 über die Vorlage) ist die Fläche Teil einer langfristigen Reserve. Zudem führt ein geplanter Vernetzungskorridor teilweise über die Fläche. In der rechtskräftigen Nutzungsplanung ist die Fläche der Reservezone zugewiesen. Mit der laufenden Nutzungsplanungsrevision Phase 3a erfolgt keine Änderung. Östlich angrenzend an die Fläche befindet sich der Werrikerbach mit einem festgelegten Gewässerraum.

Erforderliche Planungsschritte

Um einen Standplatz zu ermöglichen, ist die Fläche in der Nutzungsplanung einer Bauzone, z.B. einer Zone für öffentliche Bauten und Anlagen mit Lärmempfindlichkeitsstufe III zuzuweisen. Dafür ist eine Teilrevision der Nutzungsplanung erforderlich. Bei einer Einzonung kommen die Planungswerte gemäss Lärmschutzverordnung zur Anwendung. Mit einem Lärmgutachten ist zu prüfen, ob die Planungswerte eingehalten sind oder ob gegebenenfalls Massnahmen festzulegen sind. Zudem ist bei der Einzonung ein Mehrwertausgleich gemäss kantonalem Mehrwertausgleichsgesetz zu leisten. Nach Inkrafttreten der Einzonung ist für ein zu erarbeitendes Bauprojekt ein Baubewilligungsverfahren durchzuführen.

In der nächsten Revision des regionalen Richtplans ist der Standplatz zudem festzulegen, damit dieser planungsrechtlich gesichert ist. Für die Einzonung ist vorab kein Richtplaneintrag erforderlich da sich die Parzelle im kantonalen Siedlungsgebiet befindet und einer regulären Bauzone zugewiesen werden soll.

E. Durchgangplatz für Uster

Auf Hinweis eines privaten Grundeigentümers wurde zudem eine Parzelle für die Errichtung eines Durchgangplatzes geprüft.

Planungsrechtliche Ausgangslage

Die Parzelle weist eine Fläche von rund 13 000 m² auf und liegt am westlichen Ende der Näni-kerstrasse. Die Fläche befindet sich im übrigen Landwirtschaftsgebiet des kantonalen Richtplans und ist im regionalen Richtplan am Rand eines bestehenden Vernetzungskorridors gelegen. Im überarbeiteten kommunalen Richtplan (Festsetzung durch Gemeinderat am 22. September 2025, Parlamentsreferendum wurde ergriffen und Stimmvolk befindet am 14. Juni 2026 über die Vorlage) ist die Fläche nicht Teil von kommunalen Festlegungen. In der rechtskräftigen Nutzungsplanung ist die Fläche der kantonalen Landwirtschaftszone mit Lärmempfindlichkeitsstufe III zugewiesen. Mit



der laufenden Nutzungsplanungsrevision Phase 3a erfolgt keine Änderung. Die Fläche ist teilweise im kantonalen Gestaltungsplan Türli von 1999 enthalten. Über die Parzelle erfolgte die Zufahrt zum ehemaligen Kiesabbaugebiet. Das Gebiet ist ausgeküstet und weitgehend rekultiviert. Sobald die Endabnahmen erfolgt sind, kann der Gestaltungsplan aufgehoben werden. Zudem ist die Fläche im Kataster der belasteten Standorte als «belastet, weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig» verzeichnet. Altlastenrechtlich ist der Fall abgeschlossen und es besteht kein Handlungsbedarf. Bei einem allfälligen Bauvorhaben ist jedoch die korrekte Entsorgung des Aushubmaterials erforderlich.

Erforderliche Planungsschritte

Der Grundeigentümer ist grundsätzlich zu einer Landabtretung bereit, damit die Stadt einen Durchgangsplatz betreiben kann. Ein Angebot des Grundeigentümers mit den Konditionen ist einzureichen, damit dieses stadintern geprüft werden kann. Anschliessend ist im regionalen Richtplan der Durchgangsplatz festzulegen, damit auch dieser planungsrechtlich gesichert ist. Da es sich um eine Parzelle in der Landwirtschaftszone handelt, ist zudem ein kantonaler Gestaltungsplan für Bauten und Anlagen zu erarbeiten, welche in einem überkommunalen Richtplan vorgesehen sind (§ 84 Abs. 2 PBG). Eine Anpassung der Nutzungsplanung ist nicht erforderlich, da ein solcher Gestaltungsplan nicht an die kommunale Rahmennutzungsplanung gebunden ist. Anschliessend ist eine Baubewilligung des Durchgangsplatzes möglich.

F. Folgekosten

Wie in Kapitel B. erwähnt, gewährleistet der Kanton den Bau und die Finanzierung der zusätzlich erforderlichen Infrastruktur. Er übernimmt auch die Betriebskosten der Gemeinden, welche die Einnahmen aus der Platzvermietung übersteigen. Da der Kanton den Bau von Halteplätzen finanziert, sind sowohl die für den Bau erforderlichen Planungskosten von Externen wie z.B. Einzonungsvorlage, Lärmgutachten und kantonaler Gestaltungsplan durch den Kanton zu übernehmen. Für die Stadt Uster ist zu prüfen, ob in der Investitionsplanung 2027 ff. Geld aufzunehmen ist.

Wie in der ersten Stellungnahme formuliert, wird der Stadtrat nachfolgend, soweit möglich, aufzeigen, mit welchen Folgekosten voraussichtlich gerechnet werden muss.

Kosten für die Sicherheit

Bei einem Durchgangsplatz ist davon auszugehen, dass insbesondere die Aufgabenbereiche Sicherstellung der Kontrollen für die Zutrittsberechtigung und Einhaltung der Platzordnung betroffen sein werden. Hinzu kommen koordinative Aufgaben (vgl. Durchgangsplatz Altstetten, Stadt Zürich). Die Sicherstellung der Kontrollen für die Zutrittsberechtigung erfolgt mittels Identitätskontrollen, dem Abgleich der angetroffenen Personen und Fahrzeuge mit der Anwesenheitsliste, der Anmeldung sowie regelmässiger Kontrollen vor Ort. Der Aufwand dürfte im Sommerbetrieb mit hoher Fluktuation merklich höher sein. Die Kontrolle der Aufenthaltsdauer und die Durchsetzung von Wegweisungen und Platzverboten stützen sich auf ein zu erarbeitendes Betriebskonzept. Der konkrete Aufwand für Fristenkontrolle, Umsetzung von Massnahmen und Anzeigen ist fallabhängig. Die Einhaltung der Platzordnung in Bezug auf Ruhe, Ordnung, Sicherheit und Umweltschutz ist gestützt auf die Polizeiverordnung der Stadt Uster durchzusetzen. Dies betrifft Themen wie Lärm, Brandgefahr, illegale Abfallentsorgung oder Verstösse gegen den Gewässerschutz oder das Hundegesetz. Diese Aufgabenbereiche erfordern wöchentlichen Einsatz und dürften zu einem personellen Mehraufwand von ca. 28 Stunden pro Woche führen. Hinzu kommen koordinative Aufgaben im Bereich schulische und soziale Integration der Kinder. Da Familien mit schulpflichtigen Kindern länger bleiben könnten, ist ein strukturierter Austausch zwischen Schulgemeinde und Jugenddienst zentral. Zusätzlich ist ein regelmässiger Kontakt mit einem Familienoberhaupt notwendig, ebenso der Einbezug des Brückenbauers der Stadtpolizei Uster, um mögliche Konflikte oder Themen frühzeitig zu erkennen und präventiv bearbeiten zu können. Es dürfte ein Mehraufwand von ca. 55 Stunden pro Jahr anfallen.



Daraus ergibt sich für einen Durchgangsort ein personeller Mehraufwand von gerundet ca. 1550 Stunden pro Jahr, was ca. 0,75 Vollzeitäquivalenten entspricht. Falls der Durchgangsort nur von März bis Oktober offen ist, reduziert sich der Aufwand entsprechend.

Bei einem Standplatz hängt der Aufwand massgeblich von der Fluktuation der Mietenden ab. Gestützt auf die Annahme von langjährigen Mietverhältnissen (vgl. Standplatz Eichrain, Stadt Zürich) sind die Aufwände nach einer Einführungsphase beim Standplatz als vernachlässigbar einzustufen.

Sowohl bei einem Stand- als auch bei einem Durchgangsort sind die verwaltungsinternen Austausch- und Sitzungen (Feuerpolizei, Bauinspektoren, Strasseninspektorat, Förster, Abfallbewirtschaftung, Feuerwehr u.a. auch im Falle von Evakuierungs-Belangen, etc.) nicht eingerechnet.

Die Polizeikosten fallen grundsätzlich der Ortsgemeinde an. Ein Kostenersatz ist gemäss § 58 Abs. 3 und 4 Polizeigesetz (LS 550.1; PolG) möglich. Die Kosten für Sicherheitsmassnahmen werden soweit möglich über die Nutzungsgebühren gedeckt. Detailfragen können in der weiteren Planung geklärt werden.

Kosten im Sozialbereich

Aufgrund der Anforderung, bei einem Standplatz mindestens 10 bis 15 Stellplätze bereitzustellen, sowie der Annahme, dass diese überwiegend von älteren Paaren oder Familien genutzt werden (vgl. Standplatz Eichrain, Stadt Zürich), ist davon auszugehen, dass insbesondere die Bereiche Sozialberatung, Sozialversicherungen und Berufsbeistandschaft betroffen sein werden. Dies ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass viele Fahrende keiner geregelten Erwerbstätigkeit nachgehen beziehungsweise kein regelmässiges Einkommen erzielen. Zudem ist davon auszugehen, dass ältere Paare teilweise Ergänzungsleistungen beziehen.

Bei einem Standplatz ergibt sich für die Gemeinde eine Zuständigkeit als Wohnsitzgemeinde. Demgegenüber besteht bei einem Durchgangsort lediglich eine Zuständigkeit als Aufenthalts-gemeinde, welche sich in der Regel auf Notfälle beschränkt. Entsprechend sind die damit verbundenen Aufwände beim Durchgangsort als vernachlässigbar einzustufen.

Für die fallführenden Mitarbeitenden der Abteilung Soziales bedeutet ein Standplatz einen zusätzlichen Aufwand in Form von Abklärungen sowie der Übernahme neuer Fälle. Gestützt auf die Erfahrungen anderer Gemeinden mit vergleichbaren Standplätzen ist bei 10 bis 15 Stellplätzen mit zusätzlich rund 6 bis 9 Personen im Bereich Sozialhilfe beziehungsweise Sozialversicherungen sowie 1 bis 2 Personen im Bereich der Berufsbeistandschaft zu rechnen. Bei der Umrechnung von Personen in Fälle wird davon ausgegangen, dass es sich häufig um Familien handelt, sodass mehrere Personen einem gemeinsamen Fall zugeordnet werden können. Insgesamt ist daher mit etwa 3 bis 5 zusätzlichen Fällen zu rechnen.

Der personelle Mehraufwand bemisst sich anhand der aktuellen Fallbelastung in der Abteilung Soziales. Für die Bearbeitung der zusätzlichen Fälle wird ein Bedarf von rund 0,15 Vollzeitäquivalenten für Fallführung und Administration veranschlagt. Die jährlich anfallenden Transferleistungen werden auf rund 150 000 Franken geschätzt. Unter Transferleistungen sind finanzielle Unterstützungsleistungen wie Sozialhilfe oder Ergänzungsleistungen zu verstehen.

Kosten im Infrastrukturbereich

Sowohl für einen Standplatz als auch für einen Durchgangsort ist eine Folgekostenabschätzung aktuell nicht möglich. Dafür fehlen zentrale Grundlagen:

- Infrastrukturstandard: Die Folgekosten werden wesentlich davon beeinflusst, welchen Standard man vorsieht (Einfriedung, Beleuchtung, Sanitäreinrichtungen, Gemeinschaftsräume, Entsorgungslösungen, allfällige Lärmschutz- oder Gestaltungsauflagen). Hier fehlen derzeit verbindliche Vorgaben.



- Anzahl und Art der Standplätze: Ohne definiertes Betriebskonzept (Anzahl Plätze, Standplatzgrösse, Nutzungsdauer, ob nur Winterquartier oder ganzjährig, Durchgangsplatz mit hoher Fluktuation vs. langfristig vermietete Plätze) lassen sich die Bewirtschaftungskosten nicht seriös bestimmen.
- Betriebskonzept und Verantwortlichkeiten: Ob ein Hauswart (Pensum, Anstellungsform), zusätzliche Reinigungsleistungen, Verwaltung/Inkasso, usw. notwendig sind, hängt vom gewählten Betriebsmodell ab. Ohne ein solches Konzept bleiben Annahmen dazu spekulativ.

Für eine fundierte Folgekostenbetrachtung müsste zunächst ein grobes Projekt (Standort, Anzahl Plätze, Standard, Betriebsform) erarbeitet werden.

Wie in Kapitel B erwähnt, gewährleistet der Kanton den Bau und die Finanzierung der zusätzlich erforderlichen Infrastruktur. Er übernimmt auch die Betriebskosten der Gemeinden, welche die Einnahmen aus der Platzvermietung übersteigen. Daher sind voraussichtlich keine Folgekosten für die Stadt Uster zu erwarten.

Kosten im Bildungsbereich

Schulpflichtige Kinder aus Familien von Jenischen, Sinti und Roma werden unverzüglich, auch für kurze Dauer, in die Schule aufgenommen. Ist absehbar, dass Kinder oder Jugendliche später wieder in dieselbe Klasse zurückkehren, gibt ihnen die Klassenlehrperson Lehrmittel und Lernaufträge, damit während der Abwesenheit gemäss Lehrplan gelernt werden kann. Die Eltern tragen die Verantwortung, dass ihre Kinder auf der Reise am Schulstoff weiterlernen. Ist ein Kind wieder am Standplatz zurück, geht es wieder zur Schule.

Aufgrund der vorliegenden Informationen ist davon auszugehen, dass die Schulkinder von Fahrenden in den bestehenden Klassen Platz hätten und entsprechend keine zusätzlichen Kosten anfallen. Aufwendungen der Schulsozialarbeit und des Schulpsychologischen Diensts sind bereits über Leistungsvereinbarungen abgegolten.

Kosten im Bereich der Abfallbewirtschaftung

Sowohl für einen Stand- als auch für einen Durchgangsplatz ist für die Kehrrichtentsorgung ein Containerstandort vorzusehen (pro 10 Wohneinheiten ein Container). Die Investitionskosten werden durch den Kanton Zürich getragen. Die Betriebskosten werden über die Gebührensäcke finanziert. Weitere Sammelgüter sind über die Quartiersammelstellen oder die Hauptsammelstellen zu entsorgen. Daher sind in diesem Bereich keine Folgekosten zu erwarten.

G. Weiteres Vorgehen

Für einen Standplatz wäre im nächsten Schritt in Zusammenarbeit mit dem Kanton eine Teilrevision der Nutzungsplanung, Standplatz für Fahrende, zu erarbeiten. Diese würde auch ein Lärmgutachten und Aussagen zum Mehrwertausgleich umfassen. Die Teilrevision der Nutzungsplanung wäre öffentlich aufzulegen und dem Gemeinderat zur Festsetzung zu unterbreiten.

Für einen Durchgangsplatz wäre in einem nächsten Schritt durch den interessierten Grundeigentümer ein Angebot für die Landabtretung einzureichen. Anschliessend würde dieses Angebot geprüft und dem Stadtrat und gegebenenfalls dem Gemeinderat eine Vorlage unterbreitet werden. Nach einer allfälligen Beschlussfassung könnte anschliessend eine Teilrevision der regionalen Richtplanung und die Erarbeitung des kantonalen Gestaltungsplans in Zusammenarbeit mit dem Kanton erfolgen.



Der Stadtrat wird zu einem späteren Zeitpunkt unter Würdigung der Diskussion im Parlament das weitere Vorgehen definieren.

Stadtrat Uster

Barbara Thalmann
Stadtpräsidentin

Pascal Sidler
Stadtschreiber