

Vortrag

Datum RR-Sitzung: 8. Juni 2016
Direktion: Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion
Geschäftsnummer: 201 16 3
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Rahmenkredit für die Planung und Realisierung neuer Halteplätze für schweizerische Fahrende; Verpflichtungskredit 2017-2021

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	2
2	Grundlagen	2
2.1	Rechtsgrundlagen.....	2
2.2	Weitere Grundlagen.....	3
3	Beschreibung des Geschäfts/Vorhabens	3
3.1	Ausgangslage	3
3.2	Grundzüge der Vorlage.....	5
3.2.1	Beschrieb der Standorte	6
3.2.2	Standortspezifische Planungs- und Investitionskosten.....	7
3.2.3	Kreditsumme Rahmenkredit	7
3.2.4	Laufzeit des Kredits	8
3.2.5	Finanzreferendum.....	8
3.2.6	Folgekosten	8
3.3	Termine, Vorgehensplan, Organisation, Zuständigkeiten.....	9
4	Verhältnis zu den Richtlinien der Regierungspolitik und anderen wichtigen Planungen.....	9
5	Auswirkungen auf Finanzen, Organisation, Personal, IT und Raum	9
6	Auswirkungen auf die Gemeinden	10
7	Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft.....	11
8	Antrag.....	11

1 Zusammenfassung

Mit der Ratifizierung des Rahmenübereinkommens des Europarates zum Schutz nationaler Minderheiten im Jahr 1998 verpflichtete sich die Schweiz, die Bedingungen zu fördern, die es den Angehörigen nationaler Minderheiten ermöglichen, ihre Kultur zu pflegen und weiterzuentwickeln. Wie der Bundesrat in seiner damaligen Botschaft an das Parlament ausdrücklich festhielt, bilden die schweizerischen Fahrenden eine nationale Minderheit im Sinn des Rahmenübereinkommens (siehe BBl 1998 1293). 2003 hat das Bundesgericht bestätigt, dass das Anliegen der Fahrenden auf Erhalt ihrer Identität verfassungsrechtlichen und völkerrechtlichen Schutz geniesst und dass die Raumplanung die Bedürfnisse der Fahrenden berücksichtigen und ihnen entsprechenden Lebensraum zur Verfügung stellen muss (BGE 129 II 321).

Aufgrund der fehlenden politischen Akzeptanz scheiterten neue Plätze in der Vergangenheit oft frühzeitig. Als Folge davon besetzte eine grosse Gruppe von Fahrenden 2014 die Berner Allmend und ein Grundstück in Nidau, um so auf den Mangel an Halteplätzen aufmerksam zu machen. Die medienwirksame Aktion wurde in Bern mit einem grossen Polizeieinsatz geräumt.

Das Konzept «Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Fahrende im Kanton Bern» (2011) und das «Standortkonzept für Fahrende im Kanton Bern» (2013) haben in der Zwischenzeit die Basis für die Schaffung von neuen Halteplätzen für Fahrende im Kanton Bern gelegt. Um den tatsächlich bestehenden Mangel an Halteplätzen zu verringern und um weitere illegale Besetzungen mit hohen Polizeikosten zu verhindern, beauftragte der Regierungsrat die JGK, unter Einbezug der jeweiligen Standortgemeinden bis zu fünf neue Stand- und Durchgangsplätze für Schweizer Fahrende zu schaffen (RRB 691/2014).

Mit dem vorliegend beantragten Rahmenkredit soll die Planung und Realisierung von drei neuen Stand- und Durchgangsplätzen für schweizerische Fahrende im Kanton Bern finanziert werden. Damit würde der Kanton der eingangs erwähnten völkerrechtlichen Verpflichtung nachkommen und den Bedarf nach Lebensraum der Fahrenden im Kanton Bern erfüllen. Es wird ein Rahmenkredit von insgesamt CHF 2'655'000.-- mit einer Laufzeit von 2017 bis 2021 beantragt. Dieser Betrag beinhaltet sowohl die Planungs- als auch die Investitionskosten.

2 Grundlagen

2.1 Rechtsgrundlagen

- Rahmenübereinkommen des Europarates zum Schutz nationaler Minderheiten vom 1. Februar 1998 (für die Schweiz in Kraft getreten am 1.2.1999), SR 0.441.1
- Kantonales Kulturförderungsgesetz vom 12. Juni 2012 (KKFG), BSG 423.11 (Art. 30 Abs. 1 Bst. c)
- Kantonale Kulturförderungsverordnung vom 13. November 2013 (KKFV), BSG 423.411.1 (Art. 22 und Art. 23)
- Gesetz vom 26. März 2002 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLG), BSG 620.0 (Art. 53)
- Verordnung über die Steuerung von Finanzen und Leistungen vom 3. Dezember 2003 (FLV), BSG 621.0 (Art. 139, Art. 145 und Art. 149)
- Baugesetz vom 9. Juni 1985 (BauG), BSG 721.0 (Art. 138 und Art. 139)

2.2 Weitere Grundlagen

- Kantonaler Richtplan, Massnahme D_08
- Konzept Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Fahrende im Kanton Bern (RRB 1127/2011)
- Standortkonzept für Fahrende im Kanton Bern vom September 2013 (RRB 1298/2013)
- Standortkonzept für Fahrende im Kanton Bern, Ausweitung des Auftrags der Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion, Ergebnis-Sicherung der Aussprache vom 21. Mai 2014 (RRB 691/2014)
- Schweizerisches Bundesgericht, Entscheid 1A.205/2002 vom 28. März 2003 (BGE 129 II 321)

3 Beschreibung des Geschäfts/Vorhabens

3.1 Ausgangslage

Der Richtplan des Kantons Bern formuliert im Massnahmenblatt D_08 «Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Fahrende schaffen» das Ziel, die Zahl der Stand-, Durchgangs- und Transitplätze im Kanton Bern zu erhöhen. Dies soll unter anderem durch die Erarbeitung eines Grundlagenkonzepts und eines Standortkonzepts erreicht werden.

Das «Konzept für Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Fahrende im Kanton Bern» von 2011 erläutert die Grundlagen zum Thema und regelt die Aufgabenteilung zwischen Kanton, Gemeinden und Fahrenden bei der Planung, Realisierung und beim Betrieb von Halteplätzen. Zudem unterscheidet der Kanton Bern darin zwischen drei Kategorien von Halteplätzen:

- *Standplätze* dienen dem stationären Aufenthalt insbesondere über die Wintermonate. Dort sind die Fahrenden meist angemeldet und ihre Kinder besuchen die Schule.
- *Durchgangsplätze* dienen dem Aufenthalt während der Reisesaison von März bis Oktober. Die Fahrenden halten sich dort in der Regel ein bis vier Wochen auf und gehen dabei vielfältigen Erwerbstätigkeiten nach.
- *Transitplätze* sind grössere Plätze in der Nähe einer Transitachse. Sie werden vorwiegend von ausländischen Fahrenden in grösseren Gruppen genutzt.

Im Januar 2013 hat der Regierungsrat des Kantons Bern das «Standortkonzept für Fahrende im Kanton Bern» zur Kenntnis genommen. Dieses beinhaltet die Ergebnisse einer Standort-evaluation für Halteplätze für Fahrende. Der Regierungsrat hat am 18. September 2013 gestützt auf dieses Standortkonzept beschlossen, dass der Kanton Bern vorerst zwei Pilotprojekte in Thun-Allmendingen und Biel/Bienne weiter verfolgt und konkretisiert (RRB 1298/2013). Der Durchgangsplatz in Thun-Allmendingen konnte in der Zwischenzeit erfolgreich saniert und zu einem ganzjährigen Halteplatz ausgebaut werden. Das Pilotprojekt ‚Transitplatz für Fahrende‘ im Raum Biel konnte nach einer Entscheidung der Stadt Biel/Bienne nicht weiterverfolgt werden (Schreiben an das Amt für Gemeinden und Raumordnung im Juli 2014).

Im Kanton Bern gibt es aktuell zwei grössere definitive Durchgangsplätze, nämlich in Jegenstorf und Thun-Allmendingen. Zwei weitere kleine gibt es in Brienz und Ins. Ausserdem werden aktuell zwei grosse Standplätze in Bern und Biel und ein kleiner in Belp angeboten.

Im April 2014 besetzte eine grosse Gruppe Schweizer Fahrende in einer Protestaktion die kleine Allmend in der Stadt Bern und anschliessend auch ein Grundstück in Nidau. Damit wollten die Fahrenden auf den schweizweiten Mangel an Stand- und Durchgangsplätzen aufmerksam machen. Die Aktion löste ein grosses Medienecho aus. Nach einigen Tagen wurde die Berner Allmend durch einen aufwändigen Polizeieinsatz geräumt.

Der Regierungsrat des Kantons Bern erteilte der JGK in der Folge am 21. Mai 2014 den Auftrag, bis 2017 bis zu fünf neue Durchgangs- und Standplätze für Jenische und bis zu zwei neue Transitplätze für ausländische Fahrende bereit zu stellen (RRB 691/2014). Mit dem vorliegend beantragten Rahmenkredit sollen die Mittel für die Realisierung von drei Halteplätzen für Schweizer Fahrende bereitgestellt werden.

Die JGK hat in den Gesprächen mit den Fahrenden während der Protestaktion festgestellt, dass der Mangel an Halteplätzen akut ist und darum auch sofort provisorische Durchgangsplätze zur Verfügung gestellt werden müssen. Dank der guten Zusammenarbeit der JGK mit den Regierungsstatthalterämtern, Gemeinden und Grundeigentümern konnten 2014 innert kurzer Zeit provisorische Durchgangsplätze geschaffen werden. 2014 standen in Bern, Biel, Rohrbach, Sumiswald und Interlaken Plätze zur Verfügung, im Jahr 2015 in Rohrbach, Sumiswald, Biel, Bern und Matten b. I. Die Investitionskosten betrugen in den Jahren 2014 rund CHF 120'000.-- und 2015 CHF 70'000.-- und wurden vom Kanton übernommen. Hinzu kommt ein grosser personeller Aufwand in den kantonalen und kommunalen Verwaltungen. Auch 2016 werden die provisorischen Plätze in Sumiswald, Biel, Bern und Matten b. I. zur Verfügung gestellt.

Der provisorische Durchgangsplatz in Matten b. I. wird bis 2018 während der Reisesaison angeboten. Aus Sicht des Kantons wäre grundsätzlich wünschbar, wenn dieser Platz dauerhaft planerisch gesichert werden könnte. Weil er im Kantonsgebiet und bezogen auf die Hauptverkehrsachsen vergleichsweise peripher liegt und durch den Versuchsbetrieb die Nachfrage erhärtet werden kann, und weil der Gemeinderat Matten noch weitere Erfahrungen sammeln möchte, wird mit einem Entscheid über einen längerfristigen Betrieb zugewartet. Ob sich der Platz bewährt und die Gemeinde bereit ist, den Platz längerfristig zur Verfügung zu stellen, wird voraussichtlich 2018 ausgewertet und entschieden. Folglich bildet dieser Platz auch noch nicht Gegenstand des vorliegenden Kreditantrags.

Der bereits bestehende und durch eine Privatperson betriebene Durchgangsplatz Jegenstorf konnte 2015 durch die Eintragung einer Dienstbarkeit und den Abschluss eines Leistungsvertrags zwischen dem Kanton und dem Grundeigentümer für 10 Jahre gesichert werden. Im Gegenzug investierte der Kanton Bern CHF 64'429.55 in Verbesserungen der Infrastruktur.

Die Arbeiten rund um das Thema Fahrende werden durch eine Arbeitsgruppe mit Vertreterinnen und Vertretern des Kantons, der bernischen Kommunalverbände und der Fahrenden begleitet. Sie beschloss im Mai 2014, für die Suche nach neuen Halteplätzen einen speziellen Ausschuss einzusetzen.

Für die Suche nach neuen Halteplätzen hat das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) eine Standortevaluation mit rund 4'500 Parzellen in Kantonseigentum durchgeführt. Zusätzlich wurden einzelne Grundstücke im Besitz des Bundes, von Gemeinden und von Privatpersonen berücksichtigt, die aus früheren Evaluationen bekannt waren oder die bereits durch Fahrende genutzt wurden. Die Evaluation für Standorte von Stand- und Durchgangsplätzen wurde parallel zu jener für Transitplatzstandorte durchgeführt. Die Kriterien für die

Eignung eines Standortes sind bei Stand- und Durchgangsplätzen gleich. Eine erneute Evaluation war nötig, weil sich die raumplanerischen Vorgaben seit 2011 massgebend verändert haben.

Mit Begehungen und weiteren Abklärungen mit Grundeigentümern und Institutionen aus den verschiedenen kantonalen Direktionen wurde die Einschätzung zur Eignung der Standorte laufend präzisiert. Die Gemeindebehörden wurden anschliessend gebeten, Gründe anzugeben, welche das Vorhaben mutmasslich verunmöglichen könnten. In einem nächsten Schritt wurde von einem beauftragten Ingenieurbüro eine Kostenschätzung für die Realisierung der Standorte erstellt, welche als Basis für den vorliegenden Antrag des Rahmenkredits dient.

3.2 Grundzüge der Vorlage

Das Ziel der Vorlage liegt darin, die Zahl von Durchgangs- und Standplätzen für schweizerische Fahrende im Kanton Bern zu erhöhen. Aktuell besteht ein Mangel an Halteplätzen im Kanton Bern. Durch die Realisierung von drei zusätzlichen Standorten können der Mangel behoben und die Bedürfnisse der Fahrenden befriedigt werden. Damit käme der Kanton einer langjährigen Verpflichtung nach, der anerkannten nationalen Minderheit ausreichend Lebensraum zur Verfügung zu stellen.

Die neuen Durchgangsplätze würden die Kapazität der Stellplätze um die Hälfte erhöhen. Mit der Realisierung der in diesem Antrag enthaltenen Standorte könnte die Kapazität bei Standplätzen um rund einen Drittel erhöht werden. Der Ausschuss der AG Fahrende und explizit auch Vertreterinnen und Vertreter der Fahrenden haben festgestellt, dass der Kanton Bern mit der Schaffung der drei vorgeschlagenen Plätze ausreichend Halteplätze für Fahrende zur Verfügung stellen würde.

Die in diesem Antrag aufgeführten Standorte sollen nur dem Aufenthalt von schweizerischen Fahrenden dienen. Für ausländische Fahrende wird ein separater Transitplatz geplant und der entsprechende Kredit separat beantragt. Die Trennung erfolgt einerseits aufgrund der sehr unterschiedlichen Anforderungen an Lage, Grösse und Infrastruktur der Halteplätze. Andererseits würden die Halteplätze ohne Trennung in den Gemeinden auf eine geringere Akzeptanz stossen. Weiter werden aufgrund der unterschiedlichen Kultur Halteplätze von den Schweizer Fahrenden gemieden, welche durch ausländische Fahrenden genutzt werden. Plätze, welche sowohl von Schweizer wie auch von ausländischen Fahrenden genutzt werden könnten, würden im Betrieb erhebliche Probleme verursachen bzw. von den Schweizer Fahrenden nicht akzeptiert. Zudem ist eine Konzeptionierung eines Platzes für beide Gruppierungen aufgrund der erwähnten unterschiedlichen Bedürfnisse nicht möglich.

Im Konzept «Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Fahrende im Kanton Bern» wurde die Aufgabenteilung bei Halteplätzen für Fahrende definiert. Für die Standortsuche, die Planung und Erstellung der Halteplätze ist der Kanton zuständig und trägt die entsprechenden Kosten. Zudem wird die Übernahme nicht gedeckter Folgekosten durch den Kanton im Rahmen einer Leistungsvereinbarung mit der Standortgemeinde geregelt. Für den Betrieb der Plätze ist die Standortgemeinde zuständig.

3.2.1 Beschrieb der Standorte

Standplatz Lochmatte in Erlach

Nachdem der Kanton ursprünglich einen anderen Standort mit einem Grundstück in Kantons-eigentum im Fokus hatte, wurde auf Anregung diverser Bürgerinnen und Bürger an einer öffentlichen Informationsveranstaltung der Standort Lochmatte (Parzelle 2018) auf dem Gelände des Gemeindecampings geprüft, bei welchem die Einwohnergemeinde Erlach Grundeigentümerin ist. Der Standort wird primär im Sommer als Campingplatz (Passantenplatz) genutzt. Rund 2000 m² könnten als Winterstandplatz für Fahrende zur Verfügung gestellt werden. Der Betrieb des Gemeindecampings während der touristisch für Erlach bedeutenden Saison würde damit nicht beeinträchtigt. Sanitäre Anlagen sowie Stromanschlüsse sind bereits weitgehend vorhanden; diese Infrastruktur müsste jedoch noch winterfest ausgebaut werden. Eine Nutzung des Standortes als Winterstandplatz wird voraussichtlich im Rahmen der bestehenden baulichen Grundordnung möglich sein und bedingt nur noch kleinere Anpassungen in Gemeindereglementen. Der Gemeinderat Erlach unterstützt das Vorhaben, insbesondere auch am vorgeschlagenen Standort Lochmatte.

Stand- und Durchgangsplatz Froumholz in Muri b. Bern

Im Zonenplan und Baureglement der Gemeinde Muri b. Bern ist im Gebiet Froumholz ein Winterstandplatz für Fahrende mit einer Grösse von 3480 m² planungsrechtlich gesichert. Aufgrund der fehlenden Verkehrserschliessung wurde er jedoch bisher nicht genutzt. Grundeigentümerin ist die Einwohnergemeinde Muri b. Bern. Der Platz soll zukünftig ganzjährig zur Verfügung stehen. Dazu sind Anpassungen in der baurechtlichen Grundordnung nötig, was mittels einer kantonalen Überbauungsordnung (KUeO) erfolgt. Die Gemeinde ist mit dem Vorhaben einverstanden und wäre bereit, den Platz zu betreiben.

Durchgangsplatz Waldacker in Herzogenbuchsee

In Herzogenbuchsee soll beim Waldacker (Parzelle 2745) ein Durchgangsplatz realisiert werden, welcher während der Reisesaison von März bis Oktober geöffnet ist. Er soll Platz für 10 bis 20 Stellplätze bieten. Der Standort wird aktuell einerseits als Parkplatz vom lokalen Fussballclub und andererseits von einer privaten Hundeschule genutzt. Inwiefern eine parallele Nutzung möglich ist, wird im weiteren Projektverlauf geprüft. Der Standort liegt aktuell in einer Zone für Sport- und Freizeitanlagen und würde mittels einer kommunalen Überbauungsordnung planungsrechtlich gesichert. Grundeigentümerin ist die Einwohnergemeinde Herzogenbuchsee.

Sollte einer der Standorte nicht weiterverfolgt werden können, wird das Amt für Gemeinden und Raumordnung nach geeigneten Alternativen suchen und den entsprechenden Kredit für die Planung und Realisierung dort verwenden.

Wie in Ziffer 3.1 erwähnt, besteht eine gewisse Chance, dass nach dem provisorischen Betrieb bis 2018 der Standort in Matten b. I. planerisch dauerhaft gesichert werden kann. Vorerst muss der Versuchsbetrieb jedoch die Eignung und eine ausreichende Nachfrage an dieser im Kantonsgebiet relativ dezentralen Lage bestätigen. Er bildet nicht Bestandteil dieses Kreditantrages.

3.2.2 Standortspezifische Planungs- und Investitionskosten

Obwohl sich die Erstellung der Plätze erst in der Konzeptphase befindet, werden bereits Planungs- und Investitionskosten beantragt. Einerseits ermöglicht dieses Vorgehen den frühzeitigen Einbezug des Grossen Rates, bevor bereits Planungskosten angefallen sind. Andererseits kann der Grosse Rat so schon zu einem frühen Zeitpunkt den Grundsatzentscheid für oder gegen die Plätze fällen.

Die Planungs- und Investitionskosten für die Realisierung der Plätze trägt der Kanton Bern. Zusätzlich zu den geschätzten Planungs- und Investitionskosten wird eine Reserve von 15% beantragt, da die Kosten noch nicht präzise abgeschätzt werden können. Insbesondere Aufwände für juristische Verfahren könnten beträchtliche Kosten verursachen. Die Planungskosten werden voraussichtlich 2017 und 2018 anfallen; mit der Realisierung der Plätze wird ab 2018 gerechnet. Der Zeitplan kann durch Beschwerdeverfahren jedoch massgeblich verzögert werden.

Für die einmaligen und ungebundenen Planungs- und Investitionskosten werden folgende Beträge beantragt:

Standort	Art der Kosten	2017	2018	2019	Summe
Erlach	Planungskosten	10'000.--			10'000.--
	Investitionskosten		590'000.--		590'000.--
Muri b. Bern	Planungskosten	40'000.--			40'000.--
	Investitionskosten		470'000.--	470'000.--	940'000.--
Herzogenbuchsee	Planungskosten	35'000.--	35'000.--		70'000.--
	Investitionskosten		330'000.--	330'000.--	660'000.--
Reserve (15%)					345'000.--
Total					2'655'000.--

3.2.3 Kreditsumme Rahmenkredit

Planungskosten	120'000.--
Investitionskosten	2'190'000.--
Reserve	345'000.--
Gesamtsumme	2'655'000.--

Die Planungs- und Investitionskosten sind im Entwurf des Voranschlags 2017 und des Aufgaben- und Finanzplans 2018 - 2020 bei der JGK, genauer dem AGR, teilweise eingestellt.

Die Stiftung Zukunft Schweizer Fahrende spricht üblicherweise CHF 15'000.-- pro Platz als Unterstützung für die Erstellung des Platzes. Das AGR wird zu gegebener Zeit bei der Stiftung eine Unterstützungsanfrage stellen.

3.2.4 Laufzeit des Kredits

Im Hinblick auf mögliche juristische Verfahren muss für die notwendigen Planungsarbeiten von einer Dauer von bis zu fünf Jahren ausgegangen werden. Die Laufzeit des vorliegenden Rahmenkredits wird somit 2017-2021 umfassen.

3.2.5 Finanzreferendum

Dieser Rahmenkredit unterliegt gemäss Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe c KV der fakultativen Volksabstimmung und ist im Amtsblatt des Kantons Bern zu veröffentlichen.

3.2.6 Folgekosten

Ungedeckte Betriebskosten

Der Betrieb von Halteplätzen für schweizerische Fahrende ist erfahrungsgemäss kostendeckend. Dennoch muss den Gemeinden die Übernahme von 80% allfälliger Betriebsdefizite der Halteplätze durch den Kanton zugesichert werden, damit die finanziellen Nachteile möglichst gering gehalten werden können. Die restlichen 20% verbleiben bei der Standortgemeinde.

Aufgrund der Erfahrungen mit den heute bestehenden Plätzen wird damit gerechnet, dass die Betriebsdefizite sehr gering ausfallen. Es muss mit maximal CHF 10'000.-- pro Platz und Jahr, insgesamt also maximal CHF 30'000.-- pro Jahr für die drei Standorte, gerechnet werden. Es handelt sich um neue wiederkehrende Ausgaben zulasten des Kulturförderungsfonds, die mittels Leistungsverträgen den Standortgemeinden zugesichert werden. Diese Leistungsverträge werden nach Rechtskraft der erforderlichen Planungen mit einer Laufzeit von 15 Jahren abgeschlossen.

Sicherheitskosten

Gemäss Polizeigesetz sind die Gemeinden für die Aufgaben der Sicherheits- und Verkehrspolizei auf ihrem Gebiet zuständig. Sofern die Erfüllung dieser Aufgaben polizeiliche Massnahmen erfordert, die eine Polizeiausbildung voraussetzen, liegt der Vollzug bei der Kantonspolizei. Erbringt die Kantonspolizei mehr als nur einzelne Einsätze, werden diese Leistungen der betroffenen Gemeinde in Rechnung gestellt. Sofern die polizeiliche Intervention bei einem offiziellen Stand- oder Durchgangsplatz tatsächlich eine Kostenfolge auslöst, erachtet die Polizei- und Militärdirektion die Voraussetzungen von Artikel 31 Absatz 2 Buchstabe d FLG als gegeben, wonach auf die Rechnungsstellung verzichtet wird, da die Sicherheitsdienstleistung für diesen Bereich ein kantonales Interesse darstellt.

Zum jetzigen Zeitpunkt kann nicht gesagt werden, wie hoch die Kosten für die Polizeiinterventionen bei den zukünftigen Durchgangs- und Standplätzen ausfallen werden. Es handelt sich grundsätzlich nicht um planbare Einsätze, und damit sind auch die Kosten nicht bezifferbar.

Die Kantonspolizei schätzt, dass bei den hier vorgeschlagenen offiziellen und geführten Durchgangs- und Standplätzen nur wenige Interventionen pro Jahr und Platz anfallen und dies insgesamt vermutlich einen tiefen, fünfstelligen Betrag zur Folge hat.

3.3 Termine, Vorgehensplan, Organisation, Zuständigkeiten

Die Planung der Plätze wird voraussichtlich 2017 und 2018 erfolgen. Mit einer Realisierung der Plätze ist frühestens ab 2018 zu rechnen. Für die Verhandlungen mit den Standortgemeinden und die Planung der Plätze ist das AGR zuständig. Welche Behörde die Bauherrschaft übernimmt, muss standortspezifisch bestimmt werden. Für die Festlegung der Rahmenbedingungen wird eine Leistungsvereinbarung zwischen dem Kanton und der Standortgemeinde abgeschlossen. Die JGK unterbreitet diese dem Regierungsrat. Für die Evaluation des Betriebs der Plätze ist ebenfalls das AGR zuständig, sofern nicht eine neue Fachstelle in einer anderen Direktion eingesetzt wird (vgl. Kapitel 5).

Bis definitive Halteplätze realisiert werden, setzt sich das AGR dafür ein, dass ausreichend provisorische Plätze für schweizerische Fahrende zur Verfügung gestellt werden können. Zudem soll frühzeitig mit der Gemeinde Matten b. I. die Diskussion aufgenommen werden, ob der provisorische Platz langfristig angeboten werden kann, sofern sich der Standort bewährt hat.

Der Rahmenkredit wird mit Ausführungsbeschlüssen abgelöst. Zuständig für die Mittelverwendung im Sinne von Artikel 53 Absatz 2 Buchstabe a FLG ist die Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion (AGR). Sie entscheidet auch über eine allfällige Verlängerung der Laufzeit des Rahmenkredits.

4 Verhältnis zu den Richtlinien der Regierungspolitik und anderen wichtigen Planungen

Die Schaffung von neuen Halteplätzen für Fahrende trägt zur Erreichung des Ziels ‚Soziale Stabilität sichern‘ der Richtlinien der Regierungspolitik von 2015-2018 bei. Die Besetzung der Berner Allmend und des Areals in Nidau durch Fahrende hat gezeigt, dass der Mangel an Halteplätzen für Schweizer Fahrende akut ist. Sollte der Kanton Bern der nationalen Minderheit der Fahrenden nicht ausreichend Infrastruktur zur Verfügung stellen, damit ihre fahrende Lebensweise ermöglicht wird, ist auch in Zukunft mit ähnlichen Protestaktionen zu rechnen. Es ist eine politische und gesellschaftliche Aufgabe, die Interessen nationaler Minderheiten zur berücksichtigen und sie zu fördern.

Mit der Realisierung der drei Halteplätze – vorbehältlich der nach 2018 noch erforderlichen Einschätzung zum Standort Matten b. I. – würde zudem das Ziel des Massnahmenblattes D_08 des kantonalen Richtplans im Bereich von Stand- und Durchgangsplätzen erreicht. Wenn alle drei Standorte realisiert werden könnten, wäre der Bedarf an Halteplätzen für schweizerische Fahrende erfüllt.

5 Auswirkungen auf Finanzen, Organisation, Personal, IT und Raum

Durch die Schaffung von definitiven Halteplätzen für Fahrende können Protestaktionen und illegale Landbesetzungen vermieden bzw. reduziert werden. Solche Landbesetzungen und Protestaktionen haben einen grossen Aufwand bei der Kantonspolizei und der betroffenen

Gemeinde zur Folge. Zudem müssten zukünftig keine provisorischen Plätze zur Verfügung gestellt werden. Die Schaffung von provisorischen Plätzen ist ökonomisch nicht sinnvoll und bedingt einen hohen Personalaufwand. Durch die Realisierung der drei Plätze können somit auch die Kosten in der Kantonsverwaltung, bei der Kantonspolizei und in den Gemeinden reduziert werden.

Der aktuelle Aufwand bei der Suche und Schaffung der neuen Halteplätze ist vorerst durch eine bis 2017 befristete Projektleitungsstelle im AGR abgedeckt. Über eine Verlängerung dieser Stelle wird die JGK zu gegebener Zeit entscheiden. Zudem ist nach der Realisierung der Plätze zu prüfen, ob gemäss den Vorgaben des Regierungsrates die Schaffung neuer Stellen erlaubt sein wird. Die Projektleitungsstelle ist allenfalls durch eine Fachstelle abzulösen, welche die Anliegen der Fahrenden und der Gemeinden koordinieren soll. In welcher Richtung diese Fachstelle angegliedert würde, ist zu einem späteren Zeitpunkt zu klären.

Auswirkungen auf IT und Raum sind durch die Realisierung der Halteplätze keine zu erwarten.

6 Auswirkungen auf die Gemeinden

Die Schaffung von längerfristig gesicherten Halteplätzen für Fahrende entlastet vor allem diejenigen Gemeinden, welche aktuell von Spontanhalten betroffen sind oder einen provisorischen Durchgangsplatz anbieten. In diesen Gemeinden führt die Schaffung von neuen Halteplätzen zu einer Reduktion des Verwaltungsaufwands. Auch in den Standortgemeinden wird durch die Unterzeichnung einer Leistungsvereinbarung zwischen Kanton und Gemeinde und den Erlass einer Platzordnung der zusätzliche Aufwand möglichst gering gehalten. Wenn Zuständigkeiten und der Betrieb klar geregelt sind, können unerwartete Aufwände vermieden werden.

In finanzieller Hinsicht entstehen den Standortgemeinden kaum Nachteile. Erfahrungen aus diversen bestehenden Halteplätzen, unter anderem jenem in Thun-Allmendingen, zeigen, dass ein Betrieb eines Halteplatzes für Schweizer Fahrende grundsätzlich kostendeckend ist. Es ist kein Fall bekannt, in dem aus dem Betrieb eines definitiven Platzes für Schweizer Fahrende ein Defizit hervorging. Sollte dies trotzdem der Fall sein, sichert der Kanton die Übernahme von 80% der ungedeckten Betriebskosten zu.

Oft werden von den Gemeindebehörden oder Bürgerinnen und Bürgern Bedenken bezüglich dem Schulbesuch fahrender Kinder geäußert oder Mehraufwände in der Sozialhilfe befürchtet. Die Frage nach dem Schulbesuch stellt sich nur bei Standplätzen. Der Kanton wird mit den Standortgemeinden nach Lösungen suchen, welche die Gemeinden möglichst wenig belasten. Betreffend Sozialhilfe sind Aufenthaltsgemeinden bei einer Anfrage verpflichtet, diese zu entrichten. Die dadurch entstehenden Kosten können jedoch der Wohnsitzgemeinde in Rechnung gestellt werden. Ist dies nicht möglich, entstehen der Standortgemeinde aufgrund des Lastenausgleichs keine zusätzlichen Kosten. Aufgrund der geringen Anzahl von Fällen, bei denen die Sozialhilfekosten nicht der Wohnsitzgemeinde in Rechnung gestellt werden können, ist keine massgebliche Auswirkung auf die Einschätzung der Gemeinden im Bonus-Malus-System zu erwarten.

Als Planungsinstrument ist in Einzelfällen auch der Erlass einer kantonalen Überbauungsordnung (KUeO) vorgesehen. Dies soll aber in Absprache mit den Gemeinden geschehen. Der

Kanton übernimmt so politische Verantwortung für das Vorhaben und kann die zuständige kommunale Exekutive entlasten. Ist die Planung mit kommunalen Instrumenten sinnvoller oder wenn die Standortgemeinde glaubhaft darlegen kann, dass das Vorhaben auch mit einer kommunalen Planung realisiert werden kann, wird auf das Instrument der KUeO verzichtet. Sollte sich jedoch in einer Region kein Vorhaben realisieren lassen, behält sich die JGK vor, für die Erfüllung des Ziels zur Schaffung von neuen Halteplätzen auch gegen den Willen der Gemeinde eine KUeO zu erlassen.

7 Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft

Die Schaffung von Halteplätzen hat primär Auswirkungen auf die Gesellschaft. Mit der Realisierung werden die Verhältnisse geordnet und der Kanton kommt einer seit langer Zeit existierenden Verpflichtung nach. Mit der Schaffung von Lebensraum für die nationale Minderheit der schweizerischen Fahrenden können einerseits negative Auswirkungen durch Spontanhalte und Protestaktionen reduziert und andererseits auch das Image der Fahrenden verbessert werden.

Durch die Fokussierung auf bestehende Bauzonen bei der Standortevaluation werden die Landschaft und das landwirtschaftliche Kulturland bestmöglich geschont. Somit können die Auswirkungen auf die Umwelt klein gehalten werden. Im Rahmen der Planung der einzelnen Plätze wird dem Aspekt der Umwelt Rechnung getragen.

In wirtschaftlicher Hinsicht sind weder positive noch negative Auswirkungen zu erwarten.

8 Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen beantragt die Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion Zustimmung zum vorliegenden Beschlussentwurf.

Beilage

- Übersichtskarte bestehender und projektierte Halteplätze im Kanton Bern