

Vortrag

Datum RR-Sitzung: 8. Juni 2016
Direktion: Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion
Geschäftsnummer: 201 16 4
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Objektkredit für die Planung und Realisierung eines Transitplatzes für ausländische 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 des Standorts ‚Aegleren‘ in Meinisberg	5
3.2.2	Planungs- und Investitionskosten	6
3.2.3	Kreditsumme Objektkredit.....	7
3.2.4	Laufzeit des Kredits	8
3.2.5	Finanzreferendum.....	8
3.2.6	Folgekosten	8
3.3	Termine, Vorgehensplan, Organisation, Zuständigkeiten.....	8
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.....	10
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 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).

Die Anforderungen an einen Halteplatz für ausländische Fahrende unterscheiden sich stark von denjenigen an einen für schweizerische Fahrende. Damit den Anforderungen an einen Platz für ausländischen Fahrenden entsprochen und eine Diskriminierung verhindert werden kann, müssen sowohl Halteplätze für schweizerische als auch für ausländische Fahrende geschaffen werden. Wenn kein Transitplatz für ausländische Fahrende zur Verfügung steht, können ausländische Fahrenden von der Nutzung anderer Halteplätze nicht ausgeschlossen werden. Dies würde eine Diskriminierung ausländischer Fahrender bedeuten. Dies bestätigt auch ein juristisches Gutachten des Kantons St. Gallen (Gutachten ‚Durchgangplätze für Fahrende: Beschränkung der Nutzung auf Schweizer Fahrende‘). Insbesondere von schweizerischen Fahrenden wird aufgrund der unterschiedlichen Kulturen eine Trennung der Plätze von schweizerischen und ausländischen Fahrenden gefordert.

Aufgrund der fehlenden politischen Akzeptanz scheiterten neue Plätze in der Vergangenheit oft frühzeitig. Das Konzept «Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Fahrende im Kanton Bern» (2011) und das «Standortkonzept für Fahrende im Kanton Bern» (2013) haben mittlerweile die fachliche Basis für die Schaffung von neuen Halteplätzen für Fahrende gelegt. Mit RRB 691/2014 beauftragte der Regierungsrat die JGK, unter Einbezug der jeweiligen Standortgemeinden bis zu zwei neue Transitplätze für ausländische Fahrende zu schaffen.

Mit dem beantragten Objektkredit sollen die nötigen Mittel für die Planung und Realisierung eines Transitplatzes für ausländische Fahrende bereitgestellt werden. Damit kann der Kanton der eingangs erwähnten Verpflichtung nachkommen und den Bedarf nach Lebensraum der ausländischen Fahrenden im Kanton Bern erfüllen. Es wird ein Kredit von insgesamt CHF 9'310'000.-- mit einer Laufzeit von 2017 bis 2021 beantragt.

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. 52)

- Verordnung über die Steuerung von Finanzen und Leistungen vom 3. Dezember 2003 (FLV), BSG 621.0 (Art. 139, Art. 145 und Art. 148)
- 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)
- Durchgangsplätze für Fahrende: Beschränkung der Nutzung auf Schweizer Fahrende, Gutachten im Auftrag des Baudepartements des Kantons St. Gallen von Eva M. Adonie und Prof. Dr. Rainer J. Schweizer vom 21. Januar 2010.

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. Dieses Ziel 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 Planung, Realisierung und Betrieb von Halteplätzen. Das Konzept unterscheidet 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 Standortevaluation für Halteplätze für Fahrende. Der Regierungsrat hat am 18. September 2013 gestützt auf dieses Standortkonzept beschlossen, dass der Kanton Bern vorerst zwei Pilotprojekte für Halteplätze in Thun-Allmendingen und Biel/Bienne weiter verfolgt und konkretisiert (RRB 1298/2013). Der Durchgangsort 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 einem Entscheid der Stadt Biel/Bienne nicht weiterverfolgt werden (Schreiben an das Amt für Gemeinden und Raumordnung im Juli 2014). Dies, weil die Stadt Biel/Bienne nicht die einzige Gemeinde sein wollte, welche im Thema Fahrende Verantwortung übernimmt. Insbesondere mit dem langjährigen Betrieb des Standplatzes und dem provisorischen Durchgangsplatz zeige die Stadt bereits ein grosses Engagement im Thema Fahrende.

Im April 2014 besetzte eine grosse Gruppe schweizerischer Fahrender in einer Protestaktion die kleine Allmend in der Stadt Bern und anschliessend auch ein Grundstück in Nidau. 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 vorliegenden beantragten Objektkredit sollen die Mittel für die Realisierung eines Transitplatzes für ausländische Fahrende bereitgestellt werden.

Für ausländische Fahrende konnte bisher kein provisorischer Transitplatz zur Verfügung gestellt werden. Auf Wunsch der Standortgemeinden der provisorischen Durchgangsplätze wurde die Benützung der Plätze auf schweizerische Fahrende eingeschränkt. Für ausländische Fahrende gibt es deshalb aktuell weder einen provisorischen noch einen definitiven Halteplatz im Kanton Bern.

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. Seit Anfang 2016 sind in beiden Gremien neu auch Roma und Sinti vertreten.

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. Insbesondere im Hinblick auf Transitplätze wurden auch Grundstücke der armasuisse und des Bundesamts für Strassen (ASTRA) geprüft. Die Evaluation für Transitplatzstandorte wurde parallel zu jener für Stand- und Durchgangsplätze durchgeführt. Die Kriterien für die Eignung sind jedoch unterschiedlich.

Mit Begehungen und weiteren Abklärungen mit Grundeigentümern und Institutionen aus den verschiedenen kantonalen Direktionen wurde die Einschätzung zur Eignung der Standorte laufend präzisiert. Als Resultat blieben nur zwei mögliche Standorte, nämlich je einer in Pieterlen und Meinisberg übrig. Grundeigentümer ist in beiden Fällen das Bundesamt für Strassen ASTRA. Die Gemeindebehörden der zwei betroffenen Gemeinden wurden über das Vorhaben umgehend informiert. Sie wurden gebeten, Gründe anzugeben, welche das Vorhaben am jeweiligen Standort mutmasslich verunmöglichen könnten.

Die JGK entschied in der Folge, nur noch den Standort Meinisberg weiterzuverfolgen, weil dieser Standort aufgrund seiner Lage besser geeignet ist. Die JGK gab jedoch noch umfassende Standortabklärungen in Auftrag. Dabei wurden diverse kritische Aspekte vertieft und eine Kostenschätzung für die Realisierung des Standortes vorgenommen. Diese Machbarkeits-Abklärungen bilden die Basis für den vorliegenden Antrag des Objektkredits.

3.2 Grundzüge der Vorlage

Das Ziel der Vorlage liegt darin, einen Transitplatz für ausländische Fahrende zu schaffen. Eine gemischte Nutzung eines Halteplatzes von ausländischen und schweizerischen Fahrenden kommt aufgrund der unterschiedlichen Anforderungen an Lage, Grösse und Infrastruktur, der geringen politischen Akzeptanz in den Gemeinden und den unterschiedlichen Kulturen der Fahrenden nicht in Frage. Damit ausländische Fahrende bei einem Ausschluss der Nutzung anderer Halteplätze nicht diskriminiert werden, muss auch ihnen eine entsprechende Infrastruktur zur Verfügung stehen. Nur wenn auch ihnen diese zur Verfügung gestellt wird, kann somit die Nutzung der anderen Durchgangs- und Standplätze auf schweizerische Fahrende eingeschränkt werden (siehe Gutachten ‚Durchgangplätze für Fahrende: Beschränkung der Nutzung auf Schweizer Fahrende‘).

Mit der Schaffung eines Transitplatzes können unerwünschte Landbesetzungen, welche insbesondere im Raum Biel/Bienne – Seeland in den letzten Jahren erheblich zunahmen, vermieden werden. Diese führen zu negativen Reaktionen und zu einem grossen Aufwand in den Gemeinden und bei der Kantonspolizei. Erfahrungen in anderen Kantonen haben gezeigt, dass sich die Situation mit der Schaffung von Transitplätzen verbessert hat. Die Fahrenden konnten so auf den offiziellen Platz bzw., wenn dieser belegt ist, auf Plätze in anderen Kantonen verwiesen werden.

Der in diesem Antrag aufgeführte Standort in Meinisberg soll dem Aufenthalt von ausländischen Fahrenden dienen. Für Schweizer Fahrende werden separate Stand- und Durchgangplätze 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 schweizerischen Fahrenden gemieden, welche durch ausländische Fahrende genutzt werden. Plätze, welche sowohl von schweizerischen 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 die Erstellung der Halteplätze ist der Kanton zuständig und er trägt die entsprechenden Kosten. Für den Betrieb der Plätze ist üblicherweise die Standortgemeinde zuständig. Die Stadt Biel/Bienne hat sich bereit erklärt, in Meinisberg eine zentrale Rolle im Betrieb zu übernehmen. Für eine kleine Gemeinde wie Meinisberg wäre der Betrieb eines grösseren Transitplatzes kaum mit verhältnismässigem Aufwand zu bewältigen. Die Aufgaben der jeweiligen Behörden wird in einer Leistungsvereinbarung zwischen dem Kanton, der Stadt Biel/Bienne und der Gemeinde Meinisberg geregelt werden.

3.2.1 Beschrieb des Standorts ‚Aegleren‘ in Meinisberg

Auf der Parzelle 1860 im Gebiet Aegleren in Meinisberg soll ein Transitplatz für ausländische Fahrende realisiert werden. Die Parzelle umfasst 12'467 m² und befindet sich direkt an der Autobahnausfahrt Meinisberg. Grundeigentümerin ist das Bundesamt für Strassen (ASTRA).

Das ASTRA würde das Grundstück dem Kanton in einer Gebrauchsleihe kostenlos zur Verfügung stellen, mit der Bedingung, dass es das Grundstück nach ca. 15 Jahren jeweils als Installationsplatz nutzen kann.

Der Transitplatz würde ca. 40 Stellplätze umfassen. Pro Stellplatz ist mit drei bis fünf Personen zu rechnen. Somit würde der Halteplatz 120-200 Personen Platz bieten. Bauliche Massnahmen umfassen unter anderem eine Nivellierung des Geländes, die Befestigung des Platzes, Sanitäranlagen, eine Sicherheitsmauer gegenüber dem angrenzenden Schiessplatz und diverse Werkleitungen.

Für die planerische Sicherung des Standortes wird die JGK eine kantonale Überbauungsordnung (KUeO) erlassen. Die Bereitstellung von Halteplätzen für ausländische Fahrende liegt im kantonalen Interesse, womit nach Artikel 102 BauG die Voraussetzung für den Erlass einer KUeO erfüllt ist. Sinnvollerweise wird ein koordiniertes Verfahren gewählt. Damit beinhaltet die KUeO bereits die Detailplanung. Dass es sich beim Standort um eine Fruchtfolgefläche handelt, wird im Planungsprozess berücksichtigt und allfällig erforderliche Ersatz-Massnahmen werden im Rahmen der Ausarbeitung der KUeO geregelt. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) hat gegenüber dem AGR signalisiert, dass die KUeO nicht als unzulässige Inselbauzone betrachtet würde und dass eine Spezialzone nach Artikel 18 RPG denkbar ist. Die Standortabklärungen haben zudem ergeben, dass Massnahmen betreffend Sicherheit, Grundwasserschutz und Archäologie nötig sind. Diese Themen werden in der Detailplanung entsprechend berücksichtigt.

Für die Begleitung der Ausarbeitung der KUeO im koordinierten Verfahren wird eine Begleitgruppe eingesetzt. Darin sollen auch die Gemeinde Meisberg und die Stadt Biel/Bienne Einsitz haben, damit ihre Interessen frühzeitig einbezogen werden.

3.2.2 Planungs-und Investitionskosten

Obwohl sich der Transitplatz 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 einen Transitplatz in Meisberg fällen. Eine detaillierte Planung ist dazu weder nötig noch stufengerecht, zumal die Standortevaluation aufgezeigt hat, dass es zum Platz in Meisberg keine Alternative gibt.

Die Planungs- und Investitionskosten für die Realisierung des Platzes trägt der Kanton. Zusätzlich zu den geschätzten Planungs- und Investitionskosten wird eine Reserve von 15% beantragt, da im aktuellen Stand die Kosten noch nicht präzise geschätzt werden können. Insbesondere Aufwände für juristische Verfahren können Kosten und Verzögerungen verursachen. Die Planungskosten werden voraussichtlich 2017 und 2018 anfallen. Mit der Realisierung wird ab 2019 gerechnet. Vorbehalten bleiben Verzögerungen aufgrund von Einsprachen.

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

Art der Kosten	2017	2018	2019	2020	Summe
Planungskosten	175'000.--	10'000.--			185'000.--
Archäologiekosten			2'300'000.--		2'300'000.--
Investitionskosten				5'910'000.--	5'910'000.--
Reserve (15% der Planungs- und Investitionskosten)					915'000.--
Total					9'310'000.--

Die Investitionskosten für einen Transitplatz sind aus verschiedenen Gründen höher als bei Halteplätzen für Schweizer Fahrende. Der Platz muss grössere Gruppen aufnehmen können und somit muss eine grössere Fläche befestigt werden. Zudem braucht es mehrere, voneinander abgetrennte sanitäre Anlagen für die einzelnen Gruppen, damit die Verrichtung der Notdurft im Freien verhindert werden kann. Da ein Transitplatz idealerweise nicht in unmittelbarer Nachbarschaft des Siedlungsgebietes liegt, ist die Erschliessung entsprechend teurer. Wegen des benachbarten Schiessplatzes muss an der Parzellengrenze eine Sicherheitsmauer erstellt werden. Weiter befindet sich der Standort in einer archäologischen Schutzzone. Sondiergrabungen haben gezeigt, dass auf dem Grundstück teilweise Rettungsgrabungen nötig sind. Eine Schonung der archäologisch wertvollsten Fläche hätte schwer wiegende betriebliche Nachteile zur Folge. Die Gesamtkosten würden zudem nur unwesentlich günstiger ausfallen, da weitere Terrainanpassungen nötig wären. Die standortspezifischen Kosten für die Erschliessung, die Sicherheit und die Archäologie sowie Terrainanpassungen umfassen ca. CHF 4.3 Mio.

3.2.3 Kreditsumme Objektkredit

Der Objektkredit umfasst die Planungs- und Investitionskosten. Die Stiftung Zukunft Schweizer Fahrende spricht üblicherweise CHF 15'000.-- pro Platz als Unterstützung für die Erstellung des Platzes. Der Kanton Bern wird sich beim Bund dafür einsetzen, dass dieser sich bei Transitplätzen insbesondere finanziell stärker engagiert.

Planungskosten	185'000.--
Investitionskosten	5'910'000.--
Reserve (15%)	915'000.--
Archäologiekosten	2'300'000.--
Gesamtsumme	9'310'000.--

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.

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 Objektkredits wird somit 2017-2021 umfassen.

3.2.5 Finanzreferendum

Dieser Objektkredit 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

Damit der Standortgemeinde keine finanziellen Nachteile entstehen, sichert der Kanton die vollständige Übernahme der ungedeckten Betriebskosten zu. Erfahrungen beim Transitplatz in Kaiseraugst (AG) haben gezeigt, dass aufgrund des grossen Aufwandes des Platzwartes und der hohen Kosten für die Abfallentsorgung mit einem Defizit gerechnet werden muss. Die ungedeckten Betriebskosten werden auf jährlich CHF 20'000.-- bis CHF 60'000.-- geschätzt. Dabei handelt es sich um neue wiederkehrende Ausgaben zulasten des Kulturförderungsfonds, die mittels Leistungsvertrag der Standortgemeinde für 15 Jahre zugesichert werden. Sollten die ungedeckten Betriebskosten regelmässig CHF 60'000.-- überschreiten, behält sich die Erziehungsdirektion vor, die Beiträge beim zuständigen Organ als zusätzliche Einlage in den Kulturförderungsfonds zu beantragen (vgl. Artikel 34 Absatz 3 KKFG).

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 beim offiziellen Transitplatz 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 dem zukünftigen Transitplatz ausfallen werden. Es handelt sich grundsätzlich nicht um planbare Einsätze, und damit sind auch die Kosten nicht bezifferbar. Die Kantonspolizei schätzt, dass bei dem hier vorgeschlagenen offiziellen und geführten Transitplatz nur wenige Interventionen pro Jahr anfallen und dies insgesamt vermutlich einen tiefen, fünfstelligen Betrag zur Folge hat.

3.3 Termine, Vorgehensplan, Organisation, Zuständigkeiten

Die Planung für den Transitplatz erfolgt voraussichtlich 2017 und 2018. Mit einer Realisierung des Platzes ist frühestens ab 2019 zu rechnen, vorbehalten bleiben allfällige beschwerdebe-

dingte Verzögerungen. Für die Verhandlungen mit der Standortgemeinde und die Planung des Platzes ist die JGK (AGR) zuständig. Für die planungsrechtliche Sicherung des Platzes wird gestützt auf Artikel 102 BauG eine kantonale Überbauungsordnung (KUeO) erlassen. Für die Festlegung der Rahmenbedingungen wird eine Leistungsvereinbarung zwischen dem Kanton, der Standortgemeinde und der Stadt Biel/Bienne abgeschlossen. Die JGK unterbreitet diese dem Regierungsrat. Für die Evaluation des Betriebes des Platzes ist ebenfalls das AGR zuständig, sofern nicht eine neue Fachstelle in einer anderen Direktion eingesetzt wird (vgl. Kapitel 5). Bis der definitive Transitplatz realisiert wird, strebt die JGK an, geeignete provisorische Lösungen zu finden und zu realisieren.

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 Objektkredits.

4 Verhältnis zu den Richtlinien der Regierungspolitik und anderen wichtigen Planungen

Die Schaffung eines Transitplatzes für ausländische 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 als Folge des akuten Mangels an Halteplätzen für Schweizer Fahrende eine Konkurrenzsituation zwischen ausländischen und schweizerischen Fahrenden besteht. Wenn genügend Halteplätze sowohl für schweizerische wie auch für ausländische Fahrende zur Verfügung gestellt werden, kann diese Situation deutlich entspannt werden. Andernfalls muss auch in Zukunft mit spontanen Landbesetzungen durch ausländische Fahrende im Raum Biel/Bienne – Seeland gerechnet werden.

Mit der Realisierung des Transitplatzes würde zudem das Ziel des Massnahmenblattes D_08 des kantonalen Richtplans erreicht, wonach die Zahl der Transitplätze im Kanton Bern erhöht werden soll.

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

Durch die Schaffung eines definitiven Transitplatzes für ausländische Fahrende können illegale Landbesetzungen vermieden werden. Solche Landbesetzungen haben einen grossen Aufwand bei der Kantonspolizei und den betroffenen Gemeinden zur Folge. Zudem müssten keine provisorischen Plätze gesucht, hergerichtet und zur Verfügung gestellt werden. Durch die Realisierung des Platzes können somit auch die Kosten in der Kantonsverwaltung, bei der Kantonspolizei und in den Gemeinden reduziert werden.

Der aktuelle Aufwand bei der Suche und der Schaffung des neuen Transitplatzes ist vorerst durch eine bis 2017 befristete Projektleitungsstelle im AGR abgedeckt. Über eine Verlängerung dieser Stelle wird die JGK zu gegebener Zeit entscheiden. Nach der Realisierung des Platzes soll diese Projektleitungsstelle durch eine Fachstelle abgelöst werden, welche als Koordinationsstelle für die Gemeinden und die Anliegen der Fahrenden dienen soll. In welcher Direktion diese Fachstelle angegliedert wird, ist zu einem späteren Zeitpunkt zu klären.

Auswirkungen auf IT und Raum sind durch den Transitplatz keine zu erwarten.

6 Auswirkungen auf die Gemeinden

Die Schaffung von längerfristig gesicherten Halteplätzen für Fahrende entlastet vor allem diejenigen Gemeinden, welche aktuell von spontanen (illegalen) Landbesetzungen betroffen sind. 2015 hat sich mit den zahlreichen illegalen Landbesetzungen im Seeland gezeigt, dass diese Region oft von ausländischen Fahrenden angefahren wird; ein Grund dafür dürfte die Zweisprachigkeit der Region sein. In absehbarer Zeit wird sich diesbezüglich voraussichtlich nichts ändern. Umso wichtiger ist es, dass die betroffenen Gemeinden entlastet werden können und eine geordnete Lösung geschaffen werden kann. Um die Standortgemeinde Meisberg zu unterstützen, hat der Kanton die Stadt Biel/Bienne um Mithilfe gebeten. Die Stadt Biel/Bienne hat sich bereit erklärt, den möglichen Transitplatz in Meisberg zu betreiben. Durch die Unterzeichnung einer Leistungsvereinbarung zwischen Kanton, Stadt Biel/Bienne und Gemeinde Meisberg und den Erlass einer Platzordnung sollen die Zuständigkeiten geregelt werden.

In finanzieller Hinsicht entstehen sowohl der Standortgemeinde als auch der Stadt Biel/Bienne keine Nachteile. Ungedeckte Betriebskosten werden im Fall des Transitplatzes zu 100% vom Kanton aus dem Kulturförderungsfonds übernommen.

Als Planungsinstrument ist im Fall des Transitplatzes der Erlass einer KUeO unumgänglich. Keine Gemeinde würde sich freiwillig bereit erklären, für ein solches Vorhaben eine kommunale Planung durchzuführen. Somit muss der Kanton diese Verantwortung übernehmen. Die Interessen der Standortgemeinde werden bei der Planung des Platzes soweit möglich berücksichtigt. Für die Erarbeitung der KUeO wird eine Begleitgruppe eingesetzt werden, in welcher auch die Gemeinde Einsitz haben wird.

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. Der Transitplatz stösst bei der lokalen Bevölkerung auf Widerstand. Gründe dafür sind unter anderem negative Erfahrungen durch illegale Landbesetzungen. Um das gegenseitige Verständnis sowohl bei der lokalen Bevölkerung wie auch bei den Fahrenden zu fördern, werden in Zusammenarbeit mit Vertreterinnen und Vertretern von Fahrendenorganisationen Informationsanlässe durchgeführt. Mit der Schaffung von offiziellen Transitplätzen und dem damit verbundenen geregelten Betrieb können ausreichend Lebensraum für die Fahrenden zur Verfügung gestellt und gleichzeitig die negativen Auswirkungen der illegalen Landbesetzungen vermieden werden.

Mit den umfassenden Standortabklärungen im ersten Quartal 2016 wurden unter anderem auch Umweltaspekte geprüft. Als Beispiel kann der Grundwasserschutz erwähnt werden. Es muss vermieden werden, dass unerlaubte Flüssigkeiten im Boden versickern und somit die nahe Grundwasserfassung verunreinigen. Die Abklärungen haben gezeigt, dass aus Sicht des Grundwasserschutzes Lösungen möglich sind. Bei der Ausarbeitung der KUeO wird allen relevanten Umweltaspekten selbstverständlich 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

- Schreiben JGK an Bundesrat ‚Finanzielle Unterstützung des Bundes für neuen Transitplatz für Fahrende‘ vom 22. April 2016
- Antwort des Eidgenössischen Departements des Innern EDI ‚Finanzielle Unterstützung des Bundes für neue Transitplätze für Fahrende‘ vom 24. Mai 2016