

**Le Grand Conseil
du canton de Berne**

**Der Grosse Rat
des Kantons Bern**

Lundi (après-midi) 12 septembre 2016

Direction de la justice, des affaires communales et des affaires ecclésiastiques

37 2016.RRGR.603 Demande de crédit

Crédit d'objet pour la planification et la réalisation d'une aire de transit destinée aux gens du voyage étrangers ; crédit d'engagement pour la période allant de 2017 à 2021

Annexe 15, ACE 675/2016

Proposition de la CIAT

Renvoi de l'affaire au Conseil-exécutif assortie des charges suivantes :

1. Vu l'article 95 RGC, le Grand Conseil charge le Conseil-exécutif, avec la collaboration des communes, de mettre une aire de transit d'environ 50 places à la disposition des gens du voyage étrangers sur le territoire du canton de Berne, autre que celle qui est prévue (parcelle n° 1860 à Meisberg) et à un coût nettement moindre pour le canton.
2. Le Conseil-exécutif est chargé d'ouvrir des négociations avec la Confédération pour que celle-ci endosse la responsabilité de la réalisation des aires de transit en Suisse, qu'elle aménage une telle aire sur le territoire du canton de Berne ou qu'elle participe en tout cas substantiellement aux coûts d'aménagement de cette aire.
3. Si les négociations avec la Confédération n'ont pas abouti dans le délai d'un an, le canton cherchera un site adapté en privilégiant les terrains propriété du canton ou de la Confédération le long des axes de transit, soit le long de l'A1 et de l'A5.
4. Le canton planifie, construit et exploite l'aire de transit ou veille à son exploitation. Il peut édicter un plan de quartier pour garantir les surfaces du point de vue de l'aménagement.
5. Les coûts induits par l'exploitation et l'entretien sont en principe à la charge des utilisateurs de l'aire. Des bases légales seront si nécessaire édictées.
6. Le Conseil-exécutif doit libérer les ressources nécessaires (financières et humaines) à la mise en œuvre du renvoi de l'affaire.

Le président. Damit kommen wir zu Traktandum 37. Wir führen eine freie Debatte, und auch dieser Entscheid unterliegt dem fakultativen Finanzreferendum. Der Sprecher der BaK wird bei der Vorstellung des Geschäfts auch gleich den Antrag der BaK begründen. Somit können sich die Fraktionen jetzt bereits anmelden.

Luc Mentha, Liebefeld (PS), rapporteur de la CIAT. Ich äussere mich zum Objektkredit zur Schaffung eines Transitplatzes für ausländische Fahrende. Dieser Antrag des Regierungsrats hat die Emotionen hochkochen lassen, so viel kann man sagen. Ich möchte mich als BaK-Sprecher betont nüchtern zu dieser Angelegenheit äussern. Bei der Beratung dieses Antrags des Regierungsrats hat es sich die BaK nicht einfach gemacht. Mit einer Viererdelegation besichtigte sie alle im Vordergrund stehenden Standorte, insbesondere den Standort in Meisberg, und sprach mit den Gemeindebehörden. Im Plenum der BaK hörten wir auch zwei Vertreter der Kantonspolizei an und ebenso Vertretungen der Denkmalpflege. Zudem nahmen wir Kenntnis von zahlreichen Zuschriften von bernischen Gemeinden. Welches ist, betont nüchtern vorgetragen, der massgebende Sachverhalt? – Ausländische Fahrende bereisen den Kanton Bern regelmässig jeweils in der warmen Jahreszeit, meistens von Frankreich her. Sie besetzen mitunter Grundstücke ohne Absprache mit dem Eigentümer. Das führt nicht immer, aber leider oft – ich sage persönlich: zu oft – zu sehr aufwendigen Polizeiinterventionen, zu berechtigten Sorgen und Ängsten bei der lokalen Bevölkerung und zu «Hinterlassenschaften» mit üblen Gerüchen und hässlichen Bildern,

wenn die Fahrenden weiterziehen.

Was ist zu tun? – Der Regierungsrat hat die Antwort gegeben: Er will in Meisberg einen Transitplatz einrichten und diesen anschliessend bewirtschaftet führen. Aufgrund unserer Abklärungen ist das Vorgehen, einen Transitplatz für ausländische Fahrende zu schaffen, grundsätzlich nicht zu beanstanden. Es gibt nämlich keine vernünftige Alternative dazu. Einfach so weiterzumachen wie bisher, ist nicht möglich. Denken Sie nur an die zahlreichen Interventionen durch die Polizei und an die negativen Vorfälle, die wir in der Vergangenheit in diesem Kanton und insbesondere auch in diesem Jahr erleben mussten. Allein eine Polizeintervention wie diejenige, die im Mai/Juni im Bereich des Platanenhofs durchgeführt werden musste, kostete unter dem Strich 70 000 Franken. Das muss man sich einmal vorstellen. In dem Sinn müssen wir etwas machen. Man kann es nicht einfach der Polizei mit den jetzt bestehenden Instrumenten und Möglichkeiten überlassen, denn sowohl ihre rechtlichen Möglichkeiten als auch ihre personellen Ressourcen sind begrenzt und reichen beispielsweise bei Weitem nicht aus für die Räumung einer Ansammlung von vierzig Wagen von Fahrenden. Die BaK kam fast einstimmig zur Einsicht, dass Handlungsbedarf besteht und dass die Schaffung eines oder mehrerer solcher Transitplätze für ausländische Fahrende grundsätzlich ein richtiger Vorschlag ist, den man unterstützen muss. (*Le président agite sa cloche.*) In dem Sinn traten wir denn auch ganz klar auf das Geschäft ein.

Die Vorlage beantragt nun einen Kredit von 9,31 Mio. Franken für die Einrichtung eines solchen Transitplatzes für ausländische Fahrende bei der Autobahnzufahrt Meisberg. Das ist zweifellos ein sehr hoher Betrag. Dazu gibt es allerdings eine Kalkulation, Grossrat Etter. Es ist ein dickes, rotes Mäppchen, das mir vorliegt. Diese Kalkulation wurde bis ins Detail von einem Ingenieur durchgerechnet und ist sicher schlüssig. Wie ich bereits erwähnt habe, hat eine Delegation der BaK, bestehend aus den Grossräten Gerhard Fischer, Peter Flück, Ueli Frutiger und mir, einen halbtätigen Augenschein genommen, und zwar in Meisberg, in Pieterlen, in Gampelen und dort auch bei den Anstalten Witzwil. Wir wollten uns nicht nur über den Standort in Meisberg, den uns der Regierungsrat mit diesem Kredit vorschlägt, ein eigenes Bild verschaffen, sondern wollten auch die am ehesten zur Verfügung stehenden Alternativstandorte besichtigen. An allen Orten hörten wir auch die lokalen Gemeindebehörden an. Sie konnten ihre Sicht einbringen und uns vortragen. Ich kann es vorwegnehmen: Alle drei Gemeinden widersetzen sich einem Transitplatz auf ihrem Gemeindegebiet. Ich könnte nun sagen: «Sankt Florian lässt grüssen.» Ich sage das aber bewusst nicht, denn eine Lokalbehörde hat angesichts der Vorfälle, wie wir sie in den letzten Jahren und auch in diesem Jahr erlebt haben, praktisch keine andere Wahl, als sich zur Wehr zu setzen und nein zu sagen. Wir haben, wie gesagt, auch Zuschriften von zahlreichen Gemeinden erhalten. Diese haben sich zwar zum Standort Meisberg negativ geäussert, nicht aber grundsätzlich zum Instrument eines Transitplatzes, der bewirtschaftet wird.

Wenn man den Transitplatz in Meisberg analysiert, gibt es Pros und Kontras. Was spricht dafür? Er hat eine sehr gute direkte Zufahrt unmittelbar neben der Autobahn. Das bietet der Polizei eine gute und rasche Interventionsmöglichkeit. Das Grundstück gehört dem Bund. Er wird es temporär ohnehin von Zeit zu Zeit für Strassensanierungsprojekte nutzen. Zudem besteht eine grosse Distanz von 750 Metern zum Siedlungsgebiet von Meisberg. Es handelt sich auch nicht um eine unberührte Landschaft; es gibt zwar ein Naherholungsgebiet, aber dieses befindet sich auf der andern Seite der Autobahn und wird allein durch die Autobahn massiv beeinträchtigt und tangiert. Es gibt jedoch auch Gründe, die dagegen sprechen: Es besteht eine archäologische Schutzzone. Das führt zu aufwendigen Rettungsgrabungen, wenn Erde abgegraben und das Gelände comme il faut befestigt wird. Daneben befindet sich ein Schiessstand. Dort muss eine Schutzmauer errichtet werden. Zudem gibt es in der Nähe einen Gewässerschutzbereich. Das wäre allerdings kein absoluter Hinderungsgrund, weil noch näher ein Pistolenschützenstand liegt. Das kann man in einem Gewässerschutzbereich eigentlich auch nicht machen. Das Terrain ist abfallend und erfordert Planierungen. Es befindet sich zurzeit in einer Landwirtschaftszone mit FFF. Dazu kommen aus den eben erwähnten Gründen hohe Folgekosten für die Erschliessung. Zwischenfazit: Ohne die horrenden Kosten wäre es ein guter Standort.

Im Weiteren kann ich mich kurz fassen: Für die BaK sind die Kostenfolgen für den Transitplatz in Meisberg, wie ihn der Regierungsrat geplant hat, eindeutig zu hoch. Deswegen hatte der Kreditantrag des Regierungsrats keine Chance. Ich möchte jedoch in aller Deutlichkeit betonen, dass es die BaK falsch fände, die Idee eines Transitplatzes nun einfach zu begraben. Ich appelliere in dem Sinn auch an den Rat, denn das Instrument als solches ist gut und hilft vor allem der Polizei bei ihrer schwierigen Aufgabe. Es gibt zahlreiche Gründe für einen Transitplatz: Die Zustände sind zurzeit unhaltbar; wir müssen einen bewirtschafteten Platz haben, welcher der Polizei die Arbeit

erleichtert. Die letztlich «beglückte» Gemeinde wird vielleicht keine Freude haben, aber das ganze Seeland und der ganze Jura, wo sich das Phänomen Jahr für Jahr manifestiert, werden dankbar sein, wenn der Kanton mit der Schaffung eines solchen Platzes die bestehenden Schwierigkeiten besser in den Griff bekommt. Es gibt funktionierende Beispiele solcher Plätze, insbesondere diejenigen im Kanton Aargau. Die BaK konnte sich davon überzeugen, dass ein bewirtschafteter Platz zu einer wesentlichen Entspannung der Situation beiträgt. Wichtig ist bei einem solchen Platz Folgendes: Er muss umzäunt sein. Das muss nicht unbedingt ein Zaun sein, sondern kann auch mit Steinen gemacht werden, sodass man nicht hineinfahren kann. Es braucht einen Platzwart als Ansprechperson. Ich wähle bewusst die männliche Form. Genderanliegen müssen wir dabei vergessen; es muss ein Mann sein. Bevor die Tore geöffnet werden, werden Übernachtungsgebühren erhoben sowie eine Kautions für eine allfällige Wiederherstellung des Platzes und der Umgebung für den Fall, dass sie nicht ordentlich zurückgegeben werden.

Vor sechzehn Jahren war ich in der Stadt Bern für den Neufeldplatz für ausländische Fahrende zuständig und weiss daher aus eigener Erfahrung, dass Ruhe einkehrte, als wir Gebühren und Kautions einführten. Deshalb bin ich persönlich davon überzeugt, dass wir namentlich die Verunreinigungen und die Sachbeschädigungen mit einem solchen Transitplatz in den Griff bekommen. Der Platz in Meisberg ist viel zu teuer, aber das Instrument des Transitplatzes ist richtig und wichtig für die Polizeiarbeit. Deshalb haben wir einen konstruktiven Rückweisungsantrag erarbeitet, und die BaK hat sich einstimmig dafür entschieden. Er liegt den Akten bei und die Ratsmitglieder konnten ihn im Detail studieren. Die einzelnen Ziffern des Rückweisungsantrags sind meines Erachtens selbsterklärend. Deshalb mache ich vorläufig keine weiteren Ausführungen, sondern warte die Debatte ab und werde den Rückweisungsantrag allenfalls noch einmal näher begründen. Wichtig ist mir Folgendes: Die Regierung muss aktiv bleiben, muss nach dem Instrument Transitplatz suchen und erneut einen Antrag an den Grossen Rat stellen, wenn es von der Kredithöhe her nicht anders geht. Ich glaube, das darf ich im Namen der einstimmigen BaK sagen. Der Kredit muss jedoch deutlich tiefer sein als derjenige, der mit dem aktuellen Kreditantrag vorgelegt wurde. Aus diesem Grund beantragt die BaK dem Grossen Rat, den vorliegenden Rückweisungsantrag gutzuheissen und das Geschäft in dem Sinn auf eine konstruktive Art und Weise an die Regierung zurückzuschicken.

Philippe Messerli, Nidau (PEV). Es ist eine Tatsache, dass unser Staatswesen in der Vergangenheit den fahrenden viel Leid angetan hat. Stichwörter sind unter andern das Hilfswerk «Kinder der Landstrasse» oder die Behandlung der Fahrenden als Menschen zweiter Klasse. Aus historischer Sicht haben wir demnach eine gewisse moralische Verantwortung gegenüber dieser Volksgruppe. Dies umso mehr, als bekanntlich auch der Bund mit der Unterzeichnung internationaler Vereinbarungen die Fahrenden explizit als geschützte Minderheit anerkannt hat. Das heisst konkret, dass die Fahrenden in einem bestimmten Rahmen auch ein Recht auf das anders Sein und auf das anders Leben haben. Dies wiederum steht im Widerspruch zu unserer Kultur der Sesshaftigkeit und birgt daher zwangsläufig ein gewisses Konfliktpotenzial in sich. Weiter ist es eine Tatsache, dass es zu wenige geeignete Plätze für Fahrende gibt. Dies nicht zuletzt auch deswegen, weil die Schweiz als prosperierendes Land gerade für ausländische Fahrende attraktiv ist. Aber die Fahrenden selbst sind für die fehlenden Plätze mitverantwortlich, denn es ist ebenfalls eine Tatsache, dass es immer wieder zu Problemen mit Fahrenden kommt, in den meisten Fällen mit grossen Gruppen aus dem Ausland, die widerrechtlich Plätze besetzen, sich nicht an unsere Gesetze halten, Abmachungen missachten und gröbere sanitäre Verunreinigungen und Schäden verursachen. Die betroffenen Privaten und Gemeinden stossen hier an ihre Grenzen und haben wenig Unterstützung durch den Kanton und die Gemeinden. Schliesslich ist es eine Tatsache, dass es keine einfachen Lösungen gibt, um alle Ansprüche und Problemstellungen unter einen Hut zu bringen.

Der Versuch der Regierung, die Gemeinden mit der Erstellung eines Transitplatzes für ausländische Fahrende zu entlasten, ist sicher lobenswert und ist ein Mosaikstein auf dem Weg zu einer grundlegenden Lösung. Nichtsdestotrotz ist die EVP der Meinung, dass die Kosten von mehr als 9 Mio. Franken für einen Transitplatz definitiv zu hoch sind. Wir sind davon überzeugt, dass auch die Fahrenden selbst keine Luxuslösung wollen. Der vorgeschlagene Transitplatz in Meisberg ist aber nicht nur zu teuer, er ist betreffend Sicherheit, Grundwasserschutz und Archäologie ungeeignet und liegt erst noch in einer wertvollen Fruchtfolgefläche. Wir unterstützen deshalb Ziffer 2 des BaK-Antrags, wonach der Regierungsrat in Zusammenarbeit mit den Gemeinden einen Transitplatz zu deutlich tieferen Kosten bereitstellen soll. Wir machen uns diesbezüglich jedoch

keine allzu grossen Illusionen. Die möglichen Plätze liegen ausserhalb des Siedlungsgebiets und müssen daher entsprechend erschlossen und hergerichtet werden. Das heisst: Auch einen neuen Platz wird es nicht zum Nulltarif geben.

Die EVP ist ebenfalls der Meinung, dass sich der Bund, der die Fahrenden bekanntlich als geschützte Minderheit anerkennt, in dieser Frage zwingend stärker engagieren müsste. Und zwar, indem er in Zusammenarbeit mit den Kantonen definiert, wo es überall Transitplätze für Fahrende braucht, und die Erstellung von Plätzen substanziell mitfinanziert. In dem Sinn unterstützen wir auch Ziffer 3 des BaK-Antrags. Verhandlungen mit dem Bund sind dringend nötig, denn es kann und darf nicht sein, dass man sich unter den Kantonen gegenseitig den Schwarzen Peter zuschiebt. Es kann und darf nicht sein, dass unsere westlichen Nachbarkantone den Fahrenden Plätze verweigern und sie stattdessen in den Kanton Bern eskortieren. Da braucht es zwingend klärende Gespräche zwischen den kantonalen Sicherheitsdirektoren und nötigenfalls ein Machtwort des Bundes. Schliesslich sind wir auch auf das Wohlwollen der Fahrenden selbst angewiesen. Ohne deren Bereitschaft, sich an die Regeln zu halten, wird es nicht gehen. Andernfalls werden die Gemeinden und die Polizei gezwungenermassen durchgreifen müssen. Wir hoffen, dass das neue Polizeigesetz diesbezüglich auch grössere Spielräume und mehr Handlungsmöglichkeiten bieten wird. Denn es gilt unbedingt zu verhindern, dass es zu bürgerwehrähnlichen Aktionen gegen die Fahrenden kommt. Das wäre fatal. Die EVP unterstützt den Rückweisungsantrag der BaK in allen Punkten.

Ueli Frutiger, Oberhofen (PBD). Auch die BDP-Fraktion hat sich intensiv mit dem Thema Transitplatz für ausländische Fahrende beschäftigt. Uns ist durchaus bewusst, dass es übergeordnetes Recht gibt, das solche Plätze will. Sie sind auch notwendig und müssen irgendwann geschaffen werden. Das Geschäft gehört zu denjenigen, bei denen man machen kann, was man will: Befriedigende Lösungen gibt es keine. Das Zusammenleben von Fahrenden und der sesshaften Bevölkerung ist oft konflikträchtig und schwierig. Die Mentalitäten sind sehr verschieden. Unsere Fraktion hat sich auch die Frage gestellt, ob solche Plätze von den ausländischen Fahrenden überhaupt akzeptiert werden. Vom Kommissionssprecher haben wir vorhin gehört, dass Kautionen erhoben werden, bevor sie kommen; pro Tag muss Miete bezahlt werden, und das alles soll kostendeckend sein. Wenn die Gebühren zu hoch werden, lassen sich die Fahrenden vielleicht lieber nebenan nieder und campieren dort wild. Der Standort in Meisberg konnte nach intensiver Suche durch den Kanton gefunden werden. Es gibt auch einige Kriterien, die durchaus für diesen Standort sprechen. Erstens ist die Distanz zum geschlossenen Siedlungsgebiet relativ gross. Der Platz verfügt über eine gute Autobahnanbindung, und nicht zuletzt ist es eben so, dass die Fahrenden – es sind vor allem französische Fahrende – in dieser Region tätig sein wollen und dort auch Arbeit finden. Man könnte auch die Bevölkerung noch etwas sensibilisieren. Wenn das Ablaugen und Streichen von Fensterläden ein paar Franken billiger ist und diese Arbeit gefunden wird, kommen die Fahrenden auch dorthin. Wenn sie keine Arbeit haben, kommen sie vermutlich nicht.

Es gibt aber ganz klar auch einige Killerkriterien. Da sind zunächst die hohen Kosten. Wir fragen uns, weshalb der Platz genau dort sein muss, wo man zuerst für 2,3 Mio. Franken archäologische Grabungen und Untersuchungen machen muss. Die Infrastruktur wird durch die dezentrale Lage teuer, und später wird sie kaum sinnvoll durch jemand anderen genutzt werden können. Schliesslich ist auch die Akzeptanz nicht vorhanden. Einen solchen Platz hätten wir vielleicht in zehn Jahren oder noch später. Ich frage mich, ob es wirklich Sinn macht, dort zu investieren, wenn man das schon vorher weiss. Wir sind der Meinung, dass vor allem wegen der vielen offenen Fragen vielleicht auch geprüft werden sollte, ob nicht zuerst irgendwo einen Versuch mit einem provisorischen Platz gestartet werden könnte, bevor man so viel Geld investiert. Man könnte prüfen, ob ein solcher Platz – vielleicht noch nicht mit jedem Komfort und jeder Gewässerschutzoptimierung – von den ausländischen Fahrenden überhaupt angenommen wird. Dann wüssten wir, ob es funktioniert oder nicht.

Wie mein Vorredner sind auch wir der Meinung, dass der Bund stärker in die Pflicht genommen werden muss. Seitens des Bundes muss eine bessere Koordination stattfinden; er muss dafür sorgen, dass sich die Fahrenden nicht nur auf einen Kanton konzentrieren. Auch bezüglich der Kosten müsste man prüfen, ob der Bund nicht namhaftere Beträge sprechen könnte. Bis jetzt weiss man nicht, wie viel er an diesen Transitplatz zahlen würde. Das würde man erfahren, wenn das Projekt realisiert wird. Aus all diesen Gründen ist die BDP-Fraktion der Meinung, dass der Rückweisungsantrag der BaK unterstützt werden sollte. Das schafft Zeit und Raum, um weitere Abklärungen vorzunehmen.

Daphné Rüfenacht, Biel/Bienne (Les Verts). Die Grünen wollen eine Lösung für ein langjähriges Problem. Wie wir gehört haben, kamen die ausländischen Fahrenden in den letzten Jahren vermehrt zu uns. Das betrifft insbesondere das Seeland. Sie werden gemäss Einschätzung der Polizei in den nächsten Jahren nicht weniger zahlreich kommen. Ich bin davon überzeugt, dass sie andere Standorte besetzen, solange der Kanton keinen Platz zur Verfügung stellt; realistisch gesehen nicht immer erwünschte Standorte. Solange kein Platz zur Verfügung steht, wird es schwierig sein, sie genau von diesen unerwünschten Standorten zu vertreiben. Die Grünen sind überzeugt, dass nur ein oder besser zwei Durchgangsplätze die Probleme lösen können. Gemäss Polizei scheint genau das Konzept des Kantons Aargau zu funktionieren, wie der BaK-Sprecher aufgezeigt hat. Der Platz wird gut genutzt, die laufenden Kosten sind durch die Benutzerinnen und Benutzer gedeckt und die Aargauer Gemeinden haben weniger Probleme mit illegalen Landbesetzungen durch ausländische Fahrende. Insbesondere aus seeländischer Sicht ist eine langfristige Lösung zwingend. Nur damit lassen sich künftig Konflikte vermeiden. Die Kosten von mehr als 9 Mio. Franken sind auch aus grüner Sicht zu hoch. Ich möchte jedoch unterstreichen: Die Fahrenden können nichts dafür, dass der Standort Meisberg archäologische Grabungen bedingt. Ebenso wenig können sie dafür, dass das Gelände uneben ist oder dass wegen des Schiessstandes eine Schutzmauer gebaut werden muss. Diese Umstände verteuern den Kredit massiv. Die Grünen teilen die Meinung der BaK und meiner beiden Vorredner, dass der Bund eine Verantwortung zu tragen hat. Er muss zwingend die Koordination zwischen den Kantonen gewährleisten und sich finanziell an Transitplätzen beteiligen. Aus diesem Grund unterstützen die Grünen alle Punkte des Rückweisungsantrags der BaK.

Daniel Trüssel, Trimstein (pvl). Als Erstes möchte ich mich bei Luc Mentha herzlich für die sachliche Vorstellung dieses Geschäfts bedanken, das wir in der BaK diskutiert haben. Ich bedanke mich auch bei den Vorrednern herzlich für die Sachlichkeit in diesem Geschäft. Ich hoffe, es bleibt so. Wir haben hier eine klassische Interessenabwägung. Die Fahrenden kommen, ob wir sie wollen oder nicht. Wenn wir den Kredit einfach ablehnen, lösen wir das Problem nicht, sondern überlassen es weiterhin den Gemeinden, die sie einfach übernehmen müssen, weil sie irgendwo wild parkieren. Wir müssen ihnen eine Lösung anbieten können. Kultur und Religion dürfen aber nicht die Rechtfertigung für ein Benehmen sein, das sich bei uns nicht gehört. Wenn diese Leute einfach kommen, sich aufführen, als ob hier eine rechtsfreie Zone wäre, und gegen jegliche zivilisierte Gepflogenheiten verstossen, ist selbstverständlich klar, dass hier die Akzeptanz nicht gross ist und dass niemand sie will. Wir sprechen von einer Verbundaufgabe von Bund und Kantonen. Es ist aus meiner Sicht absolut möglich, mehr Kreativität an den Tag zu legen; gerade wenn wir den Bund vermehrt in die Pflicht nehmen wollen. Wir haben Autobahnraststätten entlang der A6, auf denen ich noch nie ein Auto habe stehen sehen. Wir haben ausrangierte Militärgelände und -plätze, die nicht mehr gebraucht werden und wo man die Fahrenden eventuell unterbringen könnte. Die glp unterstützt den Rückweisungsantrag der BaK einstimmig, denn wir sind der Meinung, dass die Kosten, die veranschlagt sind, jenseits von Gut und Böse sind. Wenn ich die rund 10 Mio. Franken auf einen einzelnen Halteplatz herunterbreche, kostet ein solcher Halteplatz etwa 230 000 Franken. Dafür baue ich eine gute 2,5-Zimmer-Wohnung, wenn ich einen kleinen Block erstelle. Das kann es nicht sein. Da wurde völlig über das Ziel hinausgeschossen. Es braucht sicher noch einmal einen Loop. Deshalb bitte ich darum, den Rückweisungsantrag deutlich zu unterstützen und nicht einfach den Kredit abzulehnen. Denn mit der Ablehnung des Kredits würden wir kein einziges Problem lösen.

Daniel Beutler, Gwatt (UDF). Die wichtigsten Fakten zu diesem Geschäft wurden erwähnt. Ich danke Luc Mentha für die hervorragende Präsentation des Geschäfts. Wer die Fotoausstellung im Kornhaus gesehen hat, weiss, dass bis vor nicht allzu langer Zeit die Fahrenden per se eine Verbrecherkategorie bildeten. Eine solche Sicht ist heutzutage sicher nicht mehr gerechtfertigt. Auf der anderen Seite ist es kein Geheimnis, dass gerade die Angehörigen des Stammes der Roma in europäischen Gefängnissen überproportional gut vertreten sind. Daniel Trüssel hat es erwähnt: Beim Lesen der Ausführungen zu beiden Kreditgeschäften fällt die mehrfache Erwähnung auf, dass sich einheimische und ausländische Fahrende nicht vertragen würden. Die Gründe dafür sind mir nicht bekannt. Dies wirft jedoch zusätzliche Fragen zur Akzeptanz der ausländischen Fahrenden in unserem Land auf. Man würde doch erwarten, dass sich die Schicksalsgemeinschaft der Fahrenden nicht über Landesgrenzen definiert. Die Not der Regierung, da zu einer Lösung zu kommen, ist

nachvollziehbar. Ebenso nachvollziehbar sind aber die hohen Wellen, die sich an einem Ort wie Meisberg nicht einfach durch eine formelle Mitwirkung glätten lassen. Die Investitionen von mehr als 9 Mio. Franken sind auf jeden Fall zu hoch. Zumindest dann, wenn man zwanglos aufzeigen kann, dass an einem anderen Ort deutlich tiefere Kosten möglich wären. Auch die Rolle des Bundes in dieser ganzen Sache ist noch nicht geklärt. Aus diesen Gründen unterstützen wir den Rückweisungsantrag einstimmig. Die EDU-Fraktion lehnt das Kreditbegehren ab.

Peter Flück, Interlaken (PLR). Ich bin einer von denen, die beim Augenschein durch die BaK dabei waren. Es war für mich eine sehr eindrückliche Angelegenheit; vor allem dort, wo geschildert wurde, was da abgeht. Ich stellte fest, dass manche Landbesitzer vermutlich auch unter einer gewissen Angst und grossem Respekt ihr Land zur Verfügung gestellt hatten. Ebenso musste ich feststellen, wie hilflos die Landbesitzer, aber auch die Gemeindebehörden teilweise sind. Das darf nicht sein. Diesen Zustand müssen wir unbedingt verändern. Da sind wir uns wohl alle einig. Die Leute haben Unterstützung verdient. Ich habe selbst einmal erlebt, wie ausländische Fahrende auftreten. Ich kann Ihnen sagen, mir wurde in meiner Firma angst und bange, als der betreffende Fahrende mir klarmachte, was er alles wolle. Und ich habe nicht so schnell Angst oder Respekt vor solchen Leuten. In der BaK hat die Polizei denn auch eindrücklich aufgezeigt, dass sie die Problemlösung in der Schaffung von mindestens einem oder gar zwei Plätzen sieht. Das ist aus meiner Sicht zwingend notwendig. Der Handlungsbedarf ist vorhanden. Das sieht auch die FDP-Fraktion ein. Wir sehen aber auch, dass sich die Fahrenden an die Gepflogenheiten in unserem Land halten sollen. Das halte ich mit Nachdruck fest. Wir können keine Ausnahmen machen. Das machen wir auch uns selbst gegenüber nicht. Das soll entsprechend durchgesetzt werden. Genau dafür braucht es nicht zuletzt aufgrund der Auskunft der Polizei Plätze, die entsprechend betreut werden. Die Kosten für den Platz in Meisberg sind auch der FDP-Fraktion zu hoch. Deshalb lehnen wir den Kredit einstimmig ab.

Wir unterstützen den Antrag der BaK und legen grossen Wert darauf, dass die Folgekosten von den Betroffenen, also von denen, die diese Plätze nutzen, getragen werden müssen. Das scheint uns wichtig. Das verlangt die Öffentlichkeit von jedem Turn- und Schwingfestorganisator. Wir sehen nicht ein, weshalb das für die Fahrenden anders sein sollte. Wir haben auch den Wunsch, dass die betroffenen Gemeinden im Seeland, gestützt auf den Antrag der BaK, konstruktiv versuchen, zusammen mit den kantonalen Organisationen eine entsprechende Lösung zu finden, denn wir können den Platz nicht in einen anderen Kantonsteil verschieben. Die Fahrenden bewegen sich nun einmal auf dieser Achse. Den Kredit lehnen wir ab und unterstützen einstimmig den Antrag der BaK.

Willy Marti, Kallnach (UDC). Von Fahrenden, speziell ausländischen Fahrenden, ist immer wieder zu lesen, und leider geht es meistens um dieselben Probleme. Sehr oft ist auch dieselbe Region betroffen, die dadurch in der Presse erscheint. Es handelt sich mit Vorliebe um die West-Ost-Transitachse am Jurasüdfuss, angeblich gewählt wegen des Auftragsvolumens in dieser Region. Dass es in Frankreich schwieriger ist, Arbeit zu finden, will ich glauben. Dass aber die teilweise grossen Sippschaften einzig durch ihren ungebremsten Arbeitseifer zu ihren sehr oft respektablen Fahrzeugen kommen, wage ich zu bezweifeln. Die Probleme der Halteplätze sind allgemein bekannt. Für die Vorbereitung dieses Geschäfts hat der Verein Seeland-Biel/Bienne, eigentlich der Vorläufer der Regionalkonferenz im Seeland, Gemeindevertreter, die Erfahrung mit Fahrenden haben, und Grossräte eingeladen. Ich kann Ihnen sagen: Die Meinung der Gemeindevertreter ist immer die gleiche. Niemand will die Fahrenden. Die Probleme beginnen schon bei der Anfahrt; sie foutieren sich um die Signalisationen; sie halten die Gesetze, die für jeden Handwerker gelten, nicht im mindesten ein; die hygienischen Manieren sind bekannt, und auch das Littering ist sehr lästig. Deshalb will sie niemand. Das ist immer noch wie vor hundert Jahren. An diesem Geschäft würde sich auch jeder andere Regierungsrat die Zähne ausbeissen. Da weiterzukommen, ist sehr schwierig.

Wenn wir nun den Kredit von 9,31 Mio. Franken vor uns haben, ist dies vorweg ein sehr wichtiger Grund, nicht mitzumachen. Wir weisen das Geschäft zurück, wie es die BaK mit all den Punkten empfiehlt. Das Problem erfordert jedoch eine Lösung. Wir erkennen die Probleme der betroffenen Gemeinden, aber auch die Probleme der Polizei, die immer wieder aufgeboten wird. Die SVP steht eigentlich gern für eine starke Polizei ein und steht hinter ihr. Aber hier müssen wir zugeben, dass wir mit Polizeigewalt nichts ausrichten können. Wir müssen eine schlankere Lösung finden. Wir sind zum Glück nicht in der Türkei oder in Russland. Uns ist bewusst, dass es einen Platz braucht. Ein Platz für vierzig Einheiten ist zwar nicht die Lösung, könnte aber wenigsten ein Ansatz dazu sein.

Weiteren Fahrenden könnte man sagen, dass wir einen Platz geschaffen haben, dass er jedoch besetzt ist und dass sie weiterziehen müssen. Damit wir die Ausgangslage für eine neue Suche, die bei einer Rückweisung anstehen wird, verbessern können, um etwas lösungsorientierter zu arbeiten, müsste man wohl auch die Möglichkeit eines Provisoriums in Erwägung ziehen, mit dem man schauen könnte, wie es läuft. Dabei könnte man die Investitionen tief halten. Es braucht sicher einen Zaun und einen bewehrten Platz. Würde dieses Provisorium funktionieren, könnte man den Platz upgraden. Wenn es nicht funktioniert, müsste man die Übung abbrechen. Das müsste sicher mithilfe des Kantons geschehen, auch wenn es sich um ein Provisorium handelt. Der Kanton müsste die Verbindung zum Bund machen, der, wie schon verschiedentlich gesagt wurde, ebenfalls in der Pflicht steht. Wenn die Fahrenden schon respektable Distanzen zurücklegen und bei einem Konflikt mit kurzfristig abrufbarer Verstärkung aus halb Europa drohen können, kann man sie auch in andere Regionen des Kantons schicken. Dort besteht noch Arbeitsvolumen, denn im Seeland ist es vermutlich irgendwann aufgebraucht. Wir weisen den Kreditantrag zurück.

Ursula E. Brunner, Hinterkappelen (PS). Vieles wurde gesagt, ich fasse mich kurz. Das Nomadentum ist eines der wesentlichen Elemente der kulturellen Identität der Fahrenden. Und, wie auch schon gesagt wurde, sind ausländische Fahrende in unserem Land nirgends willkommen. Deshalb geht es gar nicht so sehr um das, was wir machen, sondern darum, dass wir etwas machen müssen. Es gibt nämlich, wie es auch der BaK-Sprecher eindrücklich ausgeführt hat, keine vernünftige Alternative zu diesem Standort. Das Thema beschäftigt die Regierung schon lange. Auch die SP will endlich eine Lösung dafür. Auch uns sind die Kosten für diesen Platz, so, wie er jetzt geplant ist, zu hoch. 9 Mio. Franken sind eine Summe, bei der es eine Möglichkeit geben muss, es in einer anderen Form zu machen. Das Instrument ist das richtige, der Platz ist zu teuer. Deshalb stimmt die SP-JUSO-PSA-Fraktion dem konstruktiven Rückweisungsantrag der BaK zu. Noch ein Hinweis: Wir können den Platz genehmigen oder nicht, können ihn verschieben oder machen, was wir wollen: Die Fahrenden kommen trotzdem. Wir haben von der Polizei und von einer Sprecherin am Mikrofon gehört, dass sie in Zukunft sogar noch zahlreicher kommen werden. Dafür, dass archäologische Grabungen die Kosten für den Standort dermassen verteuern, können die Fahrenden nichts. Der Platz in der Schweiz ist eng und wird in Zukunft immer enger werden. Es sieht gut aus in dem Sinn, dass der BaK-Antrag Chancen hat. Akzeptieren wir doch den Minderheitenschutz, zu dem wir in der reichen Schweiz verpflichtet sind. Ermöglichen wir eine Koexistenz und nehmen wir den Bund in die Pflicht. Ich bitte den Rat im Namen der SP-JUSO-PSA-Fraktion, dem Antrag der BaK zuzustimmen.

Adrian Wüthrich, Huttwil (PS). Es fielen nun viele Voten zu den ausländischen Fahrenden. Ich habe den ausländischen Fahrenden, die soeben in Huttwil waren, versprochen, dass ich ihr Beispiel in dieser Debatte positiv erwähnen werde. Es gibt auch Roma, die sich an Abmachungen halten – anders, als es heute öfter gesagt wurde. Wenn sie dem Grundeigentümer versprechen, sie seien um fünf Uhr weg, sind sie tatsächlich um fünf Uhr weg. Ich habe nun schon dreimal erlebt, dass sie sich an diese Regel gehalten haben. Zudem haben sie sämtlichen Abfall, den sie verursachten, eingesammelt und haben bezahlt, wie wir das auch machen, und gaben zu keinerlei Reklamationen Anlass. Auch die Polizei musste nie ausrücken. Dies als Rückmeldung aus einem anderen Teil des Kantons. Man kann auch solche Erfahrungen machen. Ich respektiere alles, was gesagt wurde, und weiss, dass es schwierig ist. Das habe ich in anderen Diskussionen mit Fahrenden auch schon erlebt. Ich hoffe, dass der Rat zustimmt, wenn die Regierung mit einem günstigeren Projekt kommt. Dem vorliegenden Kredit werde indessen auch ich nicht zustimmen.

Fritz Ruchti, Seewil (UDC). Eigentlich bin ich froh, dass der Platz für die ausländischen Fahrenden in Meisberg fast 10 Mio. Franken kostet. Wenn wir über einen Kredit von lediglich einigen 100 000 Franken oder 1 Mio. Franken diskutieren würden, würde er wohl durchgewinkt. Dadurch, dass wir nun über einen so hohen Kredit sprechen, kommt die ganze Problematik im Grossen Rat einmal auf den Tisch. Peter Flück hat vorhin gesagt, man müsse die Probleme in derjenigen Region lösen, welche die Fahrenden aufsuchen. Peter Flück, das kannst du gut sagen. Nimm sie einmal in Brienz hinten auf. Ich war während acht Jahren Gemeindepräsident von Rapperswil, Martin Schlup ist in Schüpfen im Gemeinderat: In und um Rapperswil und Schüpfen ist wohl noch kein Jahr vergangen, in dem wir keine Fahrenden gehabt hätten. Wir haben Erfahrung mit ihnen. Ich glaube, es ist Zeit, dass man den Rückweisungsantrag der BaK unterstützt, dass man aber auch klar signalisiert, wie die Zukunft mit den Fahrenden aussehen soll. Wir müssen ihnen im Kanton Bern

Plätze zur Verfügung stellen. Ich habe sogar schon mit Christoph Neuhaus darüber diskutiert, wo es vielleicht Möglichkeiten gäbe. Das muss man prüfen. Aus meiner Sicht reicht aber ein Platz nicht. Wir brauchen mindestens zwei bis drei Plätze, damit diejenige Region, in der sie waren, beim nächsten Mal etwas verschont wird, indem man sie in eine andere Region schickt. Die Fahrenden kommen entweder über den Jura oder von Biel her und verlassen in Schüpfen die Autobahn; wenn sie von einem andern Ort kommen, verlassen sie die Autobahn in Schönbühl. Das weiss ich aus eigener Erfahrung. Dann wollen sie ihre Geschäfte tätigen. Unter ihnen sind auch Kinder und Jugendliche, die manchmal in einem Laden etwas klauen. Manchmal weiss man nicht, wo die Sachen hinkommen, zum Beispiel das eigene Werkzeug oder der Benzinkanister des Motormähers: Plötzlich sind die Sachen weg. Das sind alles Vermutungen, und ich will nicht behaupten, das würden alles die Fahrenden machen. Aber die Situation ist einfach so, dass die Bevölkerung in der Region aufgeschreckt ist und Angst hat, wenn sie kommen. Wenn wir vom Kanton, von der Polizei und vor allem auch vom Bund in Form von finanzieller Abgeltung Unterstützung erhalten, bin ich überzeugt, dass wir Plätze finden werden.

Fritz Wyss, Wengi (UDC). Zum Votum von Adrian Wüthrich Folgendes: Leider muss man sagen, dass Ausnahmen die Regel bestätigen. Es ist traurig, dass er das Positive, das er erlebt hat, hier am Mikrofon betonen muss. Das sollte eigentlich das Normale sein – so, wie wir uns alle im Alltag ebenfalls verhalten. Wenn es das Normale wäre, hätte man kein Problem, die Leute zu platzieren. Das ist leider das Problem beim Ganzen. Ich möchte einige Dinge unterstreichen, die Willy Marti angesprochen hat. Bei der Zusammenkunft mit den Gemeindepräsidenten aus dem Seeland, die wir durchgeführt hatten, war der Gemeindepräsident von Meisberg nicht anwesend. Die anderen Gemeinden, die ständig mit diesen Gruppen zu tun haben, waren jedoch dabei. Ich möchte zuhause dem Regierungsrat einige Voten, die dort gefallen sind, weitergeben. Das Hauptproblem dieser Gemeinden ist ganz klar, dass sie sich jeweils sehr ohnmächtig fühlen. Uns wurde x-mal geschildert, dass nach dem bekannten Muster die Fahrenden knapp vor dem Wochenende, wenn schon nicht mehr viel gemacht werden kann, ankommen. Sie fahren auf das Gelände, und wenn sie da sind, sind sie da. Dann trifft es einfach den Gemeinderat, der zuständig ist oder der noch anwesend ist. Man könnte den Gemeinden helfen, indem zum Beispiel die Polizeipatrouillen, die aufgeboten werden, mit einer gewissen Regelmässigkeit aus denselben Leuten bestünden. Es brauchte zehn bis zwanzig Personen, die ein Stück weit auf dieses Thema spezialisiert wären. Es ist leider so, wie es geschildert wurde: Am besten wirken ältere Männer, vorzugsweise in einem Zweier- oder einem Viererteam. Unschön ist, wie die Fahrenden mit jungen Polizistinnen umgehen. Das hat man x-mal erlebt. Beim Aufbieten der Polizei muss man aus meiner Sicht darauf achten. Das ist ein absolutes Muss.

Ein weiteres grosses Problem ist, dass die Leute grundsätzlich ein Gewerbe betreiben dürfen. Man muss sie entsprechend kontrollieren. Das ist für die Gemeinden ebenfalls ein grosses Ärgernis. Sie sind klar der Meinung, dass der Kanton in einer gewissen Regelmässigkeit einen oder zwei Vertreter des beco aufbieten muss. Es kann nicht sein, dass sich Vertreter der Gemeinde mit immer denselben Sachverhalten herumärgern müssen. Die Fahrenden versprechen am ersten Tag, sie würden selbstverständlich nichts schleifen, und am nächsten Tag sind sie bei der Kontrolle bereits wunderbarlich mit Schleifen beschäftigt. Sobald man dies fotografieren oder filmen will, kommen die ersten Drohungen. Auch da vermissen die Gemeinden die tatkräftige Unterstützung seitens des Kantons, und zwar eine Unterstützung nicht nur mit Worten. Es geht nicht darum, eine Task Force einzusetzen, die nur mit Worten arbeitet. Vielmehr soll sie mit Manpower vor Ort aktiv werden. Und ein letzter Punkt: Niemand will auf Lebzeiten in der Gemeinde einen solchen Platz. Es stellt sich daher die Frage, ob man nicht doch ein Provisorium ins Auge fassen sollte. Eine Gemeinde ist sicher eher bereit, ein Provisorium zu akzeptieren, von dem sie weiss, dass es irgendwann wieder verschwindet, wenn es nicht funktioniert. Ein solches Provisorium muss auch nicht x Millionen kosten. Soweit die Rückmeldungen, die wir von den Gemeindepräsidenten aus dem Seeland erhalten haben.

Pierre-Yves Grivel, Biel/Bienne (PLR). Déterminer un endroit pour les gens du voyage étrangers dans le canton de Berne me paraît justifié. Comme il est permis de circuler à travers l'Europe, les gens du voyage arrivent de France et entrent en Suisse. Logiquement, ils s'arrêteront sur le Plateau, pour deux raisons. Le réseau autoroutier est dense et plat, les routes cantonales sont larges et pratiques pour les puissantes cylindrées et leurs caravanes rutilantes. Le Plateau est fortement peuplé, donc potentiellement intéressant au niveau économique, puisque ces gens sont

des travailleurs ambulants. Pour cela il faut donc prévoir un endroit pour s'arrêter, avec des infrastructures simples, pratiques, rudimentaires, tels que WC, eau courante, électricité et bennes à ordures. Jusque-là, rien à dire. Mais voilà, le canton de Berne a porté son choix sur Meinisberg et demande un crédit de 9,3 millions pour réaliser une aire de stationnement – non, je dirais un camping de luxe – avec une place rudimentaire qui permet le stationnement temporel, c'est cela que nous voulons, pas de camping. Car ces gens sont censés bouger, circuler, et ceci avec les autorisations conformes. Mais pourquoi donc autant d'opposition? La raison principale pour moi est une question de respect et d'attitude de ces populations. Toujours les mêmes problèmes, toujours les mêmes régions: on joue au chat et à la souris, on parque sans autorisation dans les champs et on se comporte de façon arrogante, on ne respecte pas les infrastructures mises à disposition, et quand on quitte les lieux, sous le regard de la police, ils laissent derrière eux des montagnes d'ordures et des dégâts aux cultures. De plus, les interventions policières coûtent très cher. Et c'est nous, citoyens, qui payons les frais comme contribuables. Non, ceci est inacceptable! Accueillir, oui, mais obéir aussi. Le ping-pong entre cantons et polices cantonales n'amène à rien, on s'envoie les gens du voyage par-dessus les frontières, en espérant qu'ils trouveront un endroit ailleurs. Que fait la Confédération? C'est elle qui devrait s'engager pour coordonner ces stationnements avec les cantons. En Romandie on aime bien dire que dans le canton de Berne on parle aussi français et qu'il y a beaucoup de terres agricoles à disposition. Il faut urgemment un organe de coordination. En refusant le crédit, en renvoyant l'objet à son destinataire, les députés montreront clairement que cette solution de Meinisberg n'est pas la bonne, tout en sachant que le problème n'est pas résolu. Intervenons sous la coupole fédérale via nos conseillers nationaux bernois, car la problématique des gens du voyage, ce n'est pas un problème bernois, mais c'est un problème national. Pour toutes ces raisons, je refuserai ce crédit et soutiendrai le Rückweisung de la BaK comme vous dites.

Etienne Klopfenstein, Corgémont (UDC). Ces dernières années, il y a eu une augmentation des gens du voyage étrangers dans notre pays, mobilité oblige. Il faut trouver des solutions face à cette situation avant qu'elle ne dégénère davantage. L'aménagement de la place de transit doit être étudiée, sans pour autant qu'elle devienne trop attractive. Plusieurs endroits ont été étudiés pour finalement retenir celle de Montmènil, ou Meinisberg. La solution retenue est trop onéreuse, 10 millions de francs pour accueillir 120 à 200 personnes pendant quelques semaines par année, c'est trop cher payé. 2,3 millions sont nécessaires pour les fouilles archéologiques. La parcelle en question d'une surface de 12 500 mètres carrés doit être aménagée, elle se trouve en moyenne pente, ce qui augmente aussi encore les frais de terrassement. Dans le rapport on peut aussi lire qu'une partie des frais d'exploitation peuvent être mis à la charge des communes. Si l'engagement de la Police cantonale est nécessaire, ces frais sont également à la charge de la commune. À mon avis, ces frais devraient être à la charge des utilisateurs de la place. Je n'ai vu nulle part dans le rapport que ces personnes qui utilisent la place participent à certains frais. Il faut trouver une solution moins coûteuse, sans frais de recherches archéologiques si possible, proches d'une place d'armes si ce n'est pas déjà fait, et là où les infrastructures sont à disposition. Je soutiens le renvoi du projet comme le propose la Commission.

Luc Mentha, Liebefeld (PS), rapporteur de la CIAT. Ich bin froh, dass sich die Auffassungen, die sich in der BaK durchgesetzt haben, auch hier im Rat auf ein gutes Echo stossen. So kann man weiterfahren. Ich möchte die Debatte als BaK-Sprecher mit einigen persönlichen Einschätzungen abschliessen. Es ist sicher gut, wenn der Kanton die betroffenen Gemeinden jetzt ein Stück weit bei der Hand nimmt. Es braucht einen solchen Platz, auch wenn zurzeit jede Gemeinde zuerst nein sagen würde, wenn man sie fragt, ob sie bereit sei, einen Platz auf ihrem Territorium zu schaffen. In einem zweiten Punkt schliesse ich mich den Sprechern der BDP und der SVP an: Auch ich persönlich bin davon überzeugt, dass die betroffenen Direktionen – nicht nur die JGK, sondern auch die BVE und die POM – gut beraten wären, nun mit weniger perfekten, eher provisorischen Massnahmen zu versuchen, die Problematik in den Griff zu bekommen. Und dies vor allem unter dem Blickwinkel, dass sie rasch Rahmenbedingungen für den Umgang mit ausländischen Fahrenden schaffen, damit die Polizei und die betroffenen Gemeinden die Situation besser in den Griff bekommen. Es braucht im Grunde genommen keine planungsrechtlichen Grundlagen, zu denen anschliessend Beschwerde bis zum Bundesgericht geführt wird. Es braucht vielmehr kurzfristige Dispositionen, die auch nicht wahnsinnig viel kosten, damit vom kommenden Jahr an irgendwo – und dabei schliesse ich mich Fritz Ruchti an – zwei bis drei Plätze zur Verfügung stehen

und rasch eine Verbesserung eintritt. Das sagt eigentlich auch das Konzept, das der Regierungsrat erarbeiten liess. Man kann diese Phase eventuell als Testphase deklarieren, bevor man planungsrechtliche Grundlagen schafft.

Christoph Neuhaus, directeur de la justice, des affaires communales et des affaires ecclésiastiques. Wer in diesem Saal kann sich noch an Leni Robert erinnern? Wer zusammen mit Leni Robert aktiv war, soll die Hand heben. – Es sind nicht mehr allzu viele, aber bereits damals wurde im Rat über die Fahrenden diskutiert, und es wurde gesagt, man sollte etwas machen. Inzwischen sind zwei, drei Jahre vergangen; es gab zwei drei graue Haare, automatisch vom Alter her. Und heute sprechen wir über einen Objektkredit für den Transitplatz Aegleren für ausländische Fahrende. Ich sage bewusst «Aegleren», ohne die Gemeinde zu nennen. Es geht nicht um eine unserer 352 Gemeinden, sondern um das Gebiet Aegleren. In einer Gemeinde gibt es immer auch subjektive Gründe, um etwas nicht zu wollen. Es gibt immer 351 Gemeinden, in denen sich ein solcher Platz viel besser macht. In den 90er-Jahren und bis zu Beginn dieses Jahrtausends hatten wir Ruhe. Danach begannen unerwünschte Landbesetzungen, vor allem 2015 und 2016. Die häufigsten Probleme sind Lärm oder Verunreinigungen, wenn der Natur zurückgegeben wird, was sie den Menschen schenkt. Die Personenfreizügigkeit hat das ihre beigetragen: Wir haben immer mehr Fahrende, welche dorthin gehen, wo es am schönsten ist. Das weiss ich als ehemaliger Seeländer. Sie ziehen ins westliche und ins östliche Seeland. Von Januar bis Mai 2016 kam es zu mehr als 150 polizeilichen Meldungen; 90 Prozent davon aus dem Seeland. Das führt zu hohen Kosten, die man nicht rechnet. Man rechnet uns nun den 9-Mio.-Franken-Kredit vor. In Gampelen haben Ende Mai allein der Kanton und die Strafanstalten 73 000 Franken ausgegeben, die Gemeinde nicht gerechnet. Sie erinnern sich sicher daran. Ich bin davon überzeugt, dass man auf mehr als 1 Mio. Franken käme, wenn man die entsprechenden Polizeieinsätze ausweisen würde. Diese Kosten verschwinden in den allgemeinen Budgets, deshalb berücksichtigt man sie nicht, sondern sagt, der Platz sei wahnsinnig teuer. In diesem Bereich besteht im Prinzip jedoch keine Kostenwahrheit.

Wir sind überzeugt, dass es eine langfristige Lösung braucht, wie es im Kanton Aargau der Fall ist. Es braucht einen grossen Transitplatz für ausländische Fahrende und kleine, dezentrale Plätze für einheimische Fahrende. Der Standort Aegleren in Meisberg liegt auf einem Grundstück, das dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) gehört. Aktuell wird es für Gerste genutzt, im vergangenen Jahr war es Mais. Es ist aber als Werkplatz für den Autobahnbereich vorgesehen. Es umfasst 12 500 Quadratmeter; rund 8000 Quadratmeter sollen als Transitplatz für ausländische Fahrende genutzt werden, auch wenn es derzeit noch Landwirtschaftszone und Fruchtfolgefläche ist. Folgende Gründe sprechen für den Standort Aegleren: Man kommt von der Autobahn her in einen ersten Kreisel, nach rund 300 Metern in einen zweiten und von dort direkt zu diesem Platz. Diejenigen Leute, die grosse Ängste haben, kann ich beruhigen: Rund um den Bütenberg herum sind von Grenchen, Büren an der Aare und Lengnau her perfekte Interventionsmöglichkeiten für die Polizei vorhanden. Das Grundstück gehört dem Bund und steht zur Verfügung; es ist eine RPG-konforme Lösung, wie eine Anfrage beim Amt für Raumentwicklung ergeben hat. Vor allem liegt es im Seeland, und dort erhalten die Fahrenden Arbeit. Auch weil französisch gesprochen wird, gehen sie dorthin. Wir haben vertiefte Abklärungen zu den verschiedenen Themen vorgenommen: Es gibt nichts, was dagegen spricht. Die berühmten «No-Gos» gibt es nicht. Es wurde aber auch richtig gesagt, dass die Kosten zum Teil exorbitant hoch sind – auf den ersten Blick. Wenn man genauer hinschaut, lassen sie sich mit der Archäologie, der Versorgung und der Entsorgung erklären. Die Gemeinde liegt 750 Meter von diesem Standort entfernt. Wenn ausländische Fahrende dorthin kommen, um zu heiraten und zu feiern, und bis in die frühen Morgenstunden singen und tanzen, ist es praktisch, wenn die Sesshaften etwas weiter entfernt sind. Sonst hat die Polizei entsprechend zu tun.

Der Objektkredit beläuft sich auf 9,31 Mio. Franken für Planungs- und Investitionskosten. Die Folgekosten sind nicht Bestandteil des Kredits. Ungedeckte Betriebskosten und Polizeikosten werden vollständig vom Kanton übernommen; auch wenn, Grossrat Klopfenstein, Platzmiete bezahlt werden muss, wenn man sich auf dem Platz befindet. Wenn ich schon Bezug auf Grossrat Klopfenstein nehme, erlaube ich mir, einigen Grossräten zwei, drei Antworten zu geben: Neuenburg eskortiert keine Fahrenden mehr in den Kanton Bern. Es hatte einen entsprechenden RRB gegeben, der aufgehoben wurde. Auf Druck der Fahrenden – Familien, die auch bei Grossrat Schlup gelegentlich halt machen, wobei ich hoffe, dass sie bei ihm in Schöpfen nie Druck machen – wurde die Vue des Alpes wieder geöffnet. Ich führte ein Gespräch mit dem zuständigen

Regierungsrat. Bundesrat Alain Berset hat eine Arbeitsgruppe eingesetzt, und ich klopfe gerne beim Bund noch einmal an. Ich habe zudem vernommen, dass man auch Waffenplätze in Betracht ziehen soll. Ich habe gehört, dass Versuche mit provisorischen Transitplätzen gestartet werden sollen. Das sind Schalmeklänge in meinen Ohren, denn ich bin für definitive Plätze zuständig. Sie können, um Erfahrungen zu sammeln, jederzeit in den Gemeinden einen solchen Platz eröffnen, wenn Sie das wünschen. Es ist allerdings schwierig, weil auch das ein Baugesuch erfordert und weil es wieder Leute geben wird, die bereit sind, bis vor Bundesgericht zu gehen. Falls eine Gemeinde so etwas realisieren will, geht es wahrscheinlich nur, wenn im Herbst Gemeinderatswahlen anstehen und von sieben Gemeinderäten acht nicht mehr kandidieren.

Grossrat Wyss sagte, die Gemeindebehörden fühlten sich allein gelassen; man müsse sie unterstützen. Es waren nicht ganz alle Gemeinden an jener Versammlung vertreten. Brugg beispielsweise, wo sich letztes Jahr fünfzehnmal Fahrende niederliessen, war nicht dabei. Es wird aber relativ schwierig, wenn bei einem Polizeieinsatz vorher geprüft werden muss, wen man zum Einsatz aufbietet. In unserer Gesellschaft ist es eine Tatsache, dass Frauen und Männer zusammenarbeiten. Es gibt Polizistinnen und Polizisten, und das muss akzeptiert werden. Es gibt zwar gelegentlich Probleme, aber ich kann nicht wahlweise Patrouillen zusammenstellen. Ich kann mir nicht überlegen, in welcher Nacht es mehr Einbrüche von Leuten gibt, die eine bestimmte Sprache sprechen, und nur diejenigen Polizisten aufbieten, welche diese Sprache sprechen. Zudem rufe ich in Erinnerung, dass für die Sicherheit nach wie vor primär die Gemeinde zuständig ist: Die JGK ist für die Sicherstellung von Plätzen zuständig. Ich appelliere da an die Gemeindeautonomie. Die ERZ mit dem Kulturbereich ist für die Fahrenden zuständig. Wenn es um die Realisierung von Plätzen geht, ist die BVE zuständig. Und nachher folgt entsprechend noch die POM. Ich wurde per Zufall Fahrenden-Minister, weil ich immer vorgeschickt wurde, wenn es in diesem Bereich etwas zu rühmen gab. Wir hatten dieses Jahr mehrere Hundert Gespanne im Kanton Bern, Grossrat Wyss, und man hat nur von den schlechten gehört. Es ist wie bei den Bauern: Dort hört man auch, wenn etwas passiert, aber von den guten hört man weniger. Wenn einem Bauern ein Fuder Heu vom Karren fällt, erscheint dieser Bauer in den Medien, und nicht derjenige, dem das nicht passiert ist. Das ist bei den Fahrenden genau gleich.

Ich versuche die Höhe der Kosten, die für viele unverständlich sind, zu erklären: 2,3 Mio. Franken für die Archäologie; 1,2 Mio. Franken Erschliessung für Wasser, Abwasser und Strom; 2,2 Mio. Franken für Nivellierung und Stabilisierung des Bodens sowie Befestigung der Fläche; 0,4 Mio. Franken für die Aushubbegleitung sowie 0,9 Mio. Franken Reserve, weil es ein ehrlicher Kredit sein soll und er wahrscheinlich nicht im nächsten oder im übernächsten Jahr abgerechnet wird. Es kann nicht sein, dass wir über einen Kredit in der Höhe von 2 bis 3 Mio. Franken diskutieren und nachher das böse Erwachen folgt. Es handelt sich um einen realistischen Kredit ohne Luxus. Es braucht Barrieren und eine Befestigung des Platzes. Gewisse Massnahmen muss man für eine betriebliche Optimierung effektiv treffen, um die negativen Auswirkungen möglichst gering zu halten.

Zu den Alternativstandorten: Ich bin wieder etwas optimistischer, denn ich kam leicht geknickt hierher. Wir hatten mehr als 4500 Parzellen geprüft. Am Anfang war man in den Gesprächen jeweils sehr offen, aber am Schluss hiess es, man wünsche gute Heimkehr nach Bern. Politikerinnen und Politiker jeder Couleur schickten uns wieder zurück nach Bern, weil man die Fahrenden am liebsten fahren sieht. Heute haben wir im Seeland keine sinnvolle Alternative zum Standort Aegleren. Pieterlen fiel wegen der ungenügenden Zufahrt weg: Es handelt sich um ein Quartiersträsschen, das auch als Schulweg dient und zu eng ist. Auch Gampelen fiel weg, und zwar aufgrund von Altlasten, Interessen der Standortförderung, die höher gewichtet wurden, Sicherheitsbedenken wegen der Anstalten Witzwil und Sankt Johannsen sowie schlechteren Interventionsmöglichkeiten für die Polizei.

Damit komme ich zum Fazit respektive zur Relevanz dieses Vorhabens. Ich bin froh, wird anerkannt, dass es ein Problem ist – ein Problem, das vor allem das Seeland betrifft. Im Kanton Aargau funktioniert das dortige System. Wir stellen uns vor, dass so etwas auch im Kanton Bern funktionieren kann. Im Verwaltungskreis Seeland befinden sich 43 Gemeinden und in Biel/Bienne 19. Zu 80 bis 90 Prozent halten sich die Fahrenden dort auf. Es ist quasi ein Angebot des Kantons und ein Angebot von Neuhaus, der den Kopf hinhält und sich unbeliebt macht. Ich bekomme gelegentlich von den Stammtischen die Rückmeldung, was ich sei. Aber das ist kein Problem: Man wird hier im Rat für Derartiges abgehärtet. Entscheidend ist jedoch, dass keine Lösung für den Kanton und die Gemeinden ebenfalls teuer und vor allem personalintensiv ist. Ich habe von vielen Gemeinderätinnen und Gemeinderäten gehört, sie würden fast verzweifeln. Ich wiederhole noch einmal: Es gibt keine Alternative zum heute vorgeschlagenen Standort. Die Kosten sind zwar sehr

hoch, aber wenn der Kredit abgelehnt wird, wird das Problem einfach verschoben. Das heisst, dass die Region Seeland weiterhin mit den bisher bekannten Problemen konfrontiert sein wird. Die Forderung nach einem Koordinationsgremium, einer Task Force, bringt ebenfalls nichts. Wir haben bereits eine Arbeitsgruppe, die sich seit Jahr und Tag damit beschäftigt. Diese kann man vergrössern. Eine Task Force setzt man in der Politik normalerweise dann ein, wenn man nicht ganz sicher ist, was man machen soll. Wir müssen hier jedoch Plätze schaffen. Daher wären wir froh, wenn Sie den Regierungsrat unterstützen. Ich habe nun gehört, dass es zwei, drei oder gar Plätze geben soll: Wir wollen nur einen Platz. Wir wollen nicht alle Fahrenden aus dem gesamten Mittelland, der Westschweiz und gegen den Aargau hin hierherziehen. Ich bitte den Grossen Rat, dem Kredit zuzustimmen, und bedanke mich herzlich dafür.

Le président. Ich danke für die gute, korrekte Diskussion. Wir stimmen zuerst über den Rückweisungsantrag mit den sechs Ziffern. ab. Wird er angenommen, ist das Geschäft zurückgewiesen. Falls er abgelehnt wird, stimmen wir anschliessend über den Kreditantrag ab. Wer den Rückweisungsantrag der BaK annehmen will, stimmt ja, wer ihn ablehnt, stimmt nein.

Vote (proposition de la CIAT : renvoi avec des charges)

Décision du Grand Conseil

Renvoi assorti de charges

Oui	152
-----	-----

Non	1
-----	---

Abstentions	1
-------------	---

Le président. Der Rat hat das Geschäft gemäss Antrag BaK zurückgewiesen.