



STADTRAT

Aktennummer
Sitzung vom
Ressort

1 - 302
17. März 2016
Sicherheit

21. Postulat Leander Gabathuler (SVP) - Konzept Umgang mit Jenischen und Roma

Der Gemeinderat lehnt das Postulat ab.

SVP (Leander Gabathuler)

Eingereicht am: 17. September 2015

Weitere Unterschriften: 6

P 191

Konzept Umgang mit Jenischen und Roma

„Anliegen: SVP Sektion Nidau Die SVP-Fraktion fordert den Gemeinderat dazu auf, dem Stadtrat ein Konzept für den Umgang mit Fahrenden - sowohl Schweizer Jenischen wie auch ausländischen Roma - vorzulegen. Das Konzept sollte insbesondere folgende Punkte klären:

- *Wie wird auf eine unangekündigte und nicht bewilligte Besetzung von öffentlichem oder privatem Grund durch Fahrende reagiert?*
- *Welche Mittel stehen den Behörden dabei zur Verfügung (z.B. polizeiliche Räumung)?*
- *Inwiefern wird beim Umgang zwischen Schweizer Fahrenden und Ausländischen Fahrenden unterschieden? Inwiefern lassen sich ausländische Fahrende unverzüglich wegweisen?*
- *Auf welchen Parzellen bedarf es einer Koordination mit anderen Gemeinden und wie wird diese ausgestaltet (zB. Expo-Gelände> Stadt Biel)?*
- *Unter welchen Bedingungen wird eine Bewilligung für einen temporären Standplatz (ausschliesslich für Schweizer Fahrende) erteilt? Welche Auflagen werden gestellt (Sicherheit, sanitäre Einrichtungen, Tarife, usw.)?*
- *Unter welchen Bedingungen wird eine solche Bewilligung nicht erteilt und wie wird dieser Entscheid anschliessend (auch gegen Nichtbeachtung) durchgesetzt?*
- *Inwiefern lassen sich Fahrende bei ihrer Ankunft gleich direkt an die offiziellen Standplätze in der Region (in Planung sind Meinisberg und Erlach) weiterleiten?*
- *Auswirkungen der Motion Mathias Müller/ Manfred Bühler (Vorstoss Nr. 227-2015) im Grossrat?*

Begründung: In den vergangenen Monaten kam es auf Nidauer Territorium (Expo-Gelände) wiederholt zu unangekündigten und nicht bewilligten Besetzungen von Fahrenden, zuletzt im Frühjahr 2014 durch Schweizer Jenische (im Rahmen eines grossen Protests für mehr Standplätze) und im September 2015 durch ausländische Fahrende, welche zuvor beim Tennisclub

Biel für grosse Probleme, viel Abfall und physische Auseinandersetzungen gesorgt haben. Die Behörden scheinen - sowohl in Biel wie auch in Nidau - bei solchen Besetzungen relativ hilflos dazustehen, selbst wenn die Gruppierungen zweifellos gewalttätiges Verhalten vorweisen.

Es darf nicht akzeptiert werden, dass solche Gruppierungen ohne jegliche Bewilligung, ohne jegliche Entschädigungszahlungen und ohne rechtlichen Konsequenzen öffentliches Gelände einfach so über Tage und Wochen besetzen können, wenn sie zuvor erwiesenermassen andernorts grosse Probleme verursacht haben. Durch ein klares Konzept soll dies in Zukunft verhindert werden. Eine temporäre Standplatz-Nutzung soll nur unter klaren Auflagen an ausschliesslich Schweizer Fahrende erteilt werden. Hierzu gilt es mit der Stadt Biel (Expo-Gelände) und mit der Polizei die Zuständigkeiten und das Vorgehen klar zu regeln.

Antwort des Gemeinderates

1. Formelles

Jedes Mitglied des Stadtrates kann mit einem Postulat das Begehren stellen, dass der Gemeinderat ein bestimmtes Geschäft aus dem Zuständigkeitsbereich der Stimmberechtigten oder des Stadtrates prüft und dem Stadtrat über das Ergebnis der Prüfung Bericht erstattet (Art. 50 der Stadtordnung).

Ein Konzept für den Umgang mit Fahrennden gehört in die abschliessende Zuständigkeit des Gemeinderates. Das Postulat ist aus formellen Gründen nicht zulässig. Der Gemeinderat begründet nachfolgend, weshalb er auch sonst gegen das Vorhaben ist.

2. Ein eigenes Konzept ist kein geeignetes Mittel

Der Regierungsrat hat im Juni 2011 das Konzept „Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Fahrende im Kanton Bern“ (Beilage) herausgegeben. Diesem Konzept können viele Informationen und Antworten auf das Anliegen des Postulanten entnommen werden. Der Gemeinderat verzichtet deshalb an dieser Stelle auf eine ausführliche Darlegung der gesellschaftlichen, sozialen, raumplanerischen und sicherheitspolitischen Aspekte im Zusammenhang mit Fahrennden.

Obwohl weder die Stadt Nidau selber noch private Eigentümer Transitplätze anbieten, kommt es regelmässig zu spontanen, illegalen „Landnahmen“ durch Fahrende. Der Gemeinderat verurteilt generell jegliche gesetzeswidrige Handlung. Die unerlaubte Landnahme durch irgendwelche Gruppen auf dem Gemeindegebiet von Nidau wird auch zukünftig nicht toleriert. Die Sicherheitsorgane der Stadt Nidau werden zusammen mit der Kantonspolizei jeglicher gesetzeswidrigen Handlung konsequent begegnen. Ein Konzept im oben geschilderten Umfang ist nicht notwendig und schießt weit über das Ziel hinaus.

Das Anliegen des Postulanten liegt im Zuständigkeitsbereich des Gemeinderates. Der Gemeinderat lehnt das Postulat aus formellen und aus inhaltlichen Gründen ab.

Antrag

Das Postulat wird abgelehnt.

2560 Nidau, 16. Februar 2016 sto

NAMENS DES GEMEINDERATES NIDAU

Die Stadtpräsidentin Der Stadtschreiber

Sandra Hess Stephan Ochsenbein

Beilage:

Konzept „Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Fahrende im Kanton Bern“



**Stand-, Durchgangs- und
Transitplätze für Fahrende
im Kanton Bern**

Konzept

Konzept

Impressum

Herausgeber
Kantonale Arbeitsgruppe Fahrende

Bezug
Amt für Gemeinden und Raumordnung
Abteilung Kantonsplanung
Nydegasse 11/13
3011 Bern

Tel. 031 633 77 50
kpl.agr@jgk.be.ch

Inhalt

1 Gegenstand des Konzepts	2
2 Ausgangslage und Zielsetzung	2
3 Vorgehen	3
4 Hintergrund: Fahrende in der Schweiz	3
5 Stand-, Durchgangs- und Transitplätze	4
5.1 Standplätze	4
5.2 Durchgangsplätze	4
5.2.1 Durchgangsplätze für Schweizer Fahrende	4
5.2.2 Durchgangsplätze für Ausländische Fahrende: Transitplätze	5
5.3 Braucht es zusätzliche Stand-, Durchgangs- und Transitplätze?	5
5.4 Erstellungskosten	6
5.5 Betriebs- und Unterhaltskosten	7
5.5.1 Durchgangsplatz	7
5.5.2 Transitplatz	7
5.5.3 Standplatz	7
6 Aufgabenteilung im Kanton Bern (Konzept)	8

1 Gegenstand des Konzepts

Das Thema Fahrende ist vielschichtig, da es sowohl soziale, raumplanerische, erziehungs- und sicherheitspolitische Aspekte beinhaltet. Das vorliegende Konzept regelt die Aufgabenteilung zwischen Kanton, Gemeinden und Fahrenden bei der Planung, Realisierung und dem Betrieb von Halteplätzen; damit behandelt es insbesondere den raumplanerischen Aspekt.

Die vorgesehene Aufgabenteilung wird im Kapitel 6 beschrieben. Vorgängig werden die entsprechenden Grundlagen, Abklärungen und Überlegungen dazu erläutert.

2 Ausgangslage und Zielsetzung

Die Schweizer Fahrenden bemühen sich seit Jahren erfolglos um zusätzliche Stand- und Durchgangsplätze im Kanton Bern. Das Leben in einem Wohnwagen ist integraler Bestandteil der Identität der Fahrenden, wozu auch die verschiedenen Formen des temporären Aufenthalts gehören. Aufgrund ihrer Lebensweise sind die Fahrenden aber immer noch oft mit Vorurteilen von Seiten der sesshaften Bevölkerung konfrontiert. Ein Hauptproblem ist der akute Mangel an Halteplätzen. (Die verschiedenen Arten von Halteplätzen werden im Kapitel 5 beschrieben).

Heute gelten die Fahrenden in der Schweiz als nationale Minderheit im Sinn des Rahmenübereinkommens des Europarates zum Schutz nationaler Minderheiten¹. In seinem Urteil vom 28. März 2003² hat das Bundesgericht das Recht der Fahrenden auf angemessene Halteplätze ausdrücklich anerkannt. Die Siedlungsgebiete, namentlich die Wohn- und Arbeitsgebiete, seien nach Art. 3 Abs. 3 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (SR 700) nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten. In der Raumplanung seien deshalb die speziellen Bedürfnisse der Fahrenden zu berücksichtigen, und die vorgesehenen Zonen bzw. Standorte seien wenn möglich auch überregional zu koordinieren.

Im Auftrag der Geschäftsleitung der Regierungsstatthalterinnen und Regierungsstatthalter klärte eine erste Arbeitsgruppe den Handlungsbedarf bezüglich Fahrenden auf kantonaler Ebene ab. Eine Umfrage bei den Gemeinden mit über 3'000 Einwohnern zeigte deutlich, dass im Kanton Bern Handlungsbedarf besteht und aus Sicht der Gemeinden eine Unterstützung durch den Kanton notwendig ist. Dies insbesondere bei der Schaffung von zusätzlichen Stand-, Durchgangs- und Transitplätzen und bei der Bewältigung von besonderen Situationen. Die Arbeitsgruppe hat daraufhin folgende Anträge gestellt:

- Einsetzen einer Arbeitsgruppe zur Koordination der notwendigen Massnahmen
- Auslösen eines Auftrags für die Planung und Realisierung von zusätzlichen Stand-, Durchgangs- und Transitplätzen in partnerschaftlicher Zusammenarbeit von Kanton und Gemeinden
- Erstellen einer einheitlichen Dokumentation für den Umgang von kommunalen und kantonalen Stellen mit Fahrenden (Merkblätter, Musterverträge, Tarife usw.).

¹ SR 0.441.1

² 1A.205/2002

3 Vorgehen

Die Planung und Realisierung von Stand-, Durchgangs- und Transitplätzen kann nur in enger Zusammenarbeit von Kanton, Gemeinden und Fahrenden gelingen. Die Aufgabenteilung von Kanton, Gemeinden und Fahrenden ist von zentraler Bedeutung und soll deshalb in einem ersten Schritt – im vorliegenden Konzept – festgelegt werden. Als nächste Schritte sollen die Anzahl neuer Plätze (Bedarf) geklärt und entsprechende Standorträume oder Standorte von Stand-, Durchgangs- und Transitplätzen geplant werden (Standortevaluation). Die Ergebnisse der Standortevaluation fliessen in ein Standortkonzept ein, das auch Verbesserungsmöglichkeiten bei bereits bestehenden Plätzen aufzeigen soll (z.B. ortsplanerische Sicherung durch kommunale Nutzungsplanung, Verbesserung der Infrastruktur). Zusätzlich zur Standortplanung soll eine Dokumentation für den Umgang von kommunalen und kantonalen Stellen mit Fahrenden erstellt werden. Mit dem Abschluss der Standortevaluation bezeichnet der Regierungsrat auch die für die Realisierung der Plätze und das Thema Fahrende zuständige Direktion resp. Stelle. Mit dem Pilotprojekt Transitplatz wird parallel dazu die Planung und Realisierung eines Transitplatzes für ausländische Fahrende in der Region Emmental / Oberaargau angegangen.

4 Hintergrund: Fahrende in der Schweiz

Die Gemeinschaft der Fahrenden in der Schweiz zählt schätzungsweise 30'000 Personen. Nicht zuletzt wegen der «Aktion Kinder der Landstrasse», die im Namen des Schutzes fahrender Kinder mehr als 600 ihren fahrenden Eltern weggenommen und zwangsweise sesshaft gemacht hatte, lebt heute eine grosse Mehrheit der Fahrenden sesshaft. Ihre Zahl kann nur geschätzt werden, da viele Jenische wegen ihrer leidvollen Erfahrungen ihre Herkunft lieber verschweigen.

Trotzdem bleibt das Nomadentum nach wie vor eines der wesentlichen Elemente der kulturellen Identität der Fahrenden und ist unmittelbar mit der Ausübung ihrer verschiedenen Erwerbstätigkeiten verbunden. Wegen der Bedeutung der fahrenden Lebensweise verwenden die Fahrenden heute wieder zunehmend den lange verpönten Begriff «Zigeuner», um die kulturelle Identität der Gruppe hervorzuheben. Heute pflegen noch rund 3'000-5'000 Fahrende eine halbnomadische Lebensweise. Für die Zahl von aktiv Fahrenden gibt die Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende³ eine Grössenordnung von 2'500 Personen an. Gemäss Beobachtungen in den vergangenen Jahren üben in zunehmendem Masse junge Leute die fahrende Lebensweise aus. Die Zahl aktiv Fahrender und damit die Nachfrage nach Plätzen hat gemäss Stiftung zugenommen.

Die meisten Fahrenden schweizerischer Nationalität verbringen den Winter auf einem Standplatz in Wohnwagen, Holzchalets oder Container. Ihre Kinder besuchen dort die Quartier- oder Dorfschule, und die Fahrenden sind behördlich registriert. Neben ihren angestammten Berufen (Scherenschleifer, Schirmflicker, Korbflechter, Schausteller oder Marktfahrer) bieten sie verschiedenste Handwerkerdienste an, reparieren und schleifen z.B. Rasenmäher und Aktenvernichter, richten Herdplatten, restaurieren Möbel und Lampen, handeln mit Altmetall, Kleidern, Teppichen oder Antiquitäten. Die meisten Fahrenden sind selbständig erwerbend, kennen sich oft in mehreren Bereichen aus und passen ihr Angebot laufend der Nachfrage an. Während der Monate März bis Oktober sind die Fahrenden in kleinen Gruppen innerhalb der Schweiz unterwegs, halten zu meist ein oder zwei Wochen auf Durchgangsplätzen und besuchen von dort aus ihre Kunden. Während dieser Zeit bleiben die Kinder mit ihrer Schule in engem Kontakt; sie

³ Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende (2011): Fahrende und Raumplanung – Standbericht 2010 (S. 10).

lassen sich den Unterrichtsstoff nachsenden und schicken die Aufgaben zur Korrektur an ihre Lehrkräfte zurück.

Demgegenüber reisen ausländische Zigeunergruppen (meist Roma und Sinti aus Frankreich oder Italien) oft in grossen Verbänden. Sie halten sich meist nur einige Tage in der Schweiz auf, ihre Präsenz ist jedoch viel auffälliger und einzelne Gruppen von ihnen verursachen häufig grössere Probleme im Zusammenleben mit den Sesshaften.

Die Jenischen bilden die Hauptgruppe der Fahrenden schweizerischer Nationalität. Jenische Gruppen leben vorwiegend in Mitteleuropa (Deutschland, Frankreich, Österreich, Schweiz). Der Rest der Schweizer Fahrenden gehört zumeist der Gruppe der Sinti (Manusche) an, die sich ethnisch wie die Roma mit nordwestindischen Wurzeln identifizieren.

Die Jenischen pflegen eine eigene Sprache, das Jenische. Diese gesprochene Sprache hat den Charakter einer Schutzsprache und wird zumeist nur innerhalb der Gruppe verwendet und weitergegeben. Erst 2001 ist das erste jenische Wörterbuch überhaupt erschienen⁴. Das Jenische wird in der Regel als «Soziolekt», als Sondersprache oder auch als Sonderwortschatz, allenfalls als «Ethnolekt» bezeichnet. Die Sprechenden verwenden dabei in der Regel die grammatische Struktur der deutschen Sprache. In der Schweiz «bedient sich das Jenische der schweizerdeutschen Satzstruktur innerhalb der es die umgangssprachlichen Dialektwörter mit dem grössten Informationsgehalt (Substantive, Verben, Adjektive) durch eigene Ausdrücke ersetzt» (Roth, S. 98).

5 Stand-, Durchgangs- und Transitplätze

Damit die Fahrenden ihre Kultur leben können, sind sie auf Halteplätze angewiesen. Nachfolgend werden die drei unterschiedlichen Typen von Halteplätzen beschrieben.

5.1 Standplätze

Standplätze dienen dem stationären Aufenthalt, insbesondere über die Wintermonate und als ganzjährige Basis. In den Standplatzgemeinden sind die Fahrenden ganzjährig angemeldet, ihre Kinder besuchen dort die Schule.

5.2 Durchgangsplätze

Durchgangsplätze dienen dem kurzfristigen Aufenthalt – bis zur Dauer von einem Monat – während der sommerlichen Reisetätigkeit. Auf dem Durchgangsplatz wird gewohnt und gearbeitet (deshalb eignen sich Campingplätze i.d.R. nicht als Durchgangsplätze). Durchgangsplätze für Schweizer Fahrende unterscheiden sich dabei von Durchgangsplätzen für ausländische Fahrende. Letztere werden als Transitplätze (siehe Kapitel 5.2.2) bezeichnet.

5.2.1 Durchgangsplätze für Schweizer Fahrende

Durchgangsplätze für Schweizer Fahrende bieten in der Regel Platz für 10 bis 15 Stellplätze (Wohnwagen oder Wohnmobile) und benötigen einen ebenen befestigten Platz von 30 - 40 m Breite und einer Fläche von etwa 1'200 bis 3'000 m². Es genügt eine einfache Ausstattung mit Wasser-, Abwasser- und Stromanschluss, WC, Dusche, Abfallcontainer sowie Zaun/Hecke zur Umgrenzung und Abschirmung.

Geeignet sind Gebiete am Ortsrand, die nicht neben Wohnquartieren liegen und einen guten Zugang zu Hauptverkehrsstrassen aufweisen. Da die Fahrenden auf den Durch-

⁴ Roth Hansjörg: Jenisches Wörterbuch. Aus dem Sprachschatz Jenischer in der Schweiz. Frauenfeld 2001

gangsplätzen auch arbeiten, kommen besonders Lagen in oder am Rand von Industrie- und Gewerbegebieten oder Intensiverholungszone in Frage.

Die meisten Fahrenden benutzen die Durchgangsplätze zwar nur während der Hauptreisezeit von März bis Oktober. Eine Minderheit von Fahrenden ohne festen Standplatz ist jedoch auch während den Wintermonaten auf Durchgangsplätze angewiesen. Mehrkosten sollten dadurch dem Betreiber nicht entstehen: Notfalls sind die Fahrenden auch bereit, für die Schneeräumung selber Hand anzulegen und das Trinkwasser von weiter her zu holen.

5.2.2 Durchgangsplätze für Ausländische Fahrende: Transitplätze

Ausländische Fahrende reisen meistens in grösseren Verbänden durch die Schweiz. Aufgrund der unterschiedlichen Lebensgewohnheiten und Mentalitäten ist die Mitbenutzung der Durchgangsplätze durch gewisse Gruppen von ausländischen Fahrenden problematisch. Transitplätze für ausländische Fahrende sollten für ca. 35 - 50 Stellplätze Raum bieten und an einer Durchgangsachse liegen. Da der Aufenthalt in der Regel von kurzer Dauer ist, genügt eine einfache Ausstattung (befestigter Platz mit Wasseranschluss und Kehrichtcontainer).

5.3 Braucht es zusätzliche Stand-, Durchgangs- und Transitplätze?

Eine genügende Zahl offizieller Stand-, Durchgangs- und Transitplätze ist Voraussetzung, dass Fahrende nicht auf ungeeignete Standorte ausweichen, womit Konflikte mit der sesshaften Bevölkerung und der Gesetzgebung vermieden werden können.

Zurzeit bestehen im Kanton Bern folgenden Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende:

Gemeinde	Platz	Bemerkung
Bern	Standplatz Buech	36 Stellplätze, ca. 6'500 m ²
Belp	Standplatz Aemmenmatt	3 Stellplätze, ca. 1'000m ²
Biel	Standplatz Lindenhofstrasse	15 Stellplätze, ca. 3'500m ²
Thun	Durchgangsplatz Allmendingen	12 Stellplätze, ca. 1'954 m ²
Brienz	Durchgangsplatz	4 Stellplätze, ca. 200 m ²

Weitere Durchgangsplätze, welche zeitweise von Fahrenden benutzt werden, sind bekannt. Dabei handelt es sich jedoch – mangels Infrastruktur oder schriftlicher Platzordnung – nicht um offizielle Plätze. Im Rahmen der Standortevaluation soll u.a. auch überprüft werden, ob solche Plätze allenfalls in offizielle Plätze überführt werden könnten.

Transitplätze, also Durchgangsplätze welche explizit ausländischen Fahrenden zur Verfügung stehen, gibt es im Kanton Bern keine. In der gesamten Schweiz gibt es nur einen offiziellen Transitplatz (Domat / Ems). Daneben gibt es aber zahlreiche Durchgangsplätze, welche sowohl von Schweizer Fahrenden wie ausländischen Fahrenden benutzt werden.

Gemäss den Standberichten der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende von 2005⁵

⁵ Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende (2006): Fahrende und Raumplanung – Standbericht 2005.

und 2010⁶ sind für die Bedürfnisse der Schweizer Fahrenden im Kanton Bern insgesamt 4 Standplätze und 9 Durchgangsplätze nötig. Die bestehenden Plätze sind überdies planungsrechtlich nur teilweise gesichert und/oder bedürfen einer verbesserten Infrastruktur. Der Standbericht 2010 sieht vor, dass im Kanton Bern 2 neue Standplätze zu je 10 Stellplätzen sowie 7 neue Durchgangsplätze zu durchschnittlich ebenfalls je 10 Stellplätzen zu erstellen sind. Für ausländische Fahrende geht der Bericht von einem schweizweiten Bedarf von zehn neuen Transitplätzen (zu 35 - 50 Stellplätzen) aus.

Anfangs März 2008 hat eine erste Arbeitsgruppe unter Leitung von Regierungsstatthalter Grossenbacher die bernischen Gemeinden, in denen in den letzten Jahren Fahrende stationiert waren, nach ihren Erfahrungen befragt. 93 Gemeinden haben auf die Umfrage geantwortet. Über 60 Gemeinden haben die Frage, ob aus ihrer Sicht für die Regelung der Belange der Fahrenden Handlungsbedarf auf kantonaler Ebene besteht, mit ja beantwortet.

Die Schaffung zusätzlicher Plätze und ein stärkeres Engagement des Kantons werden aus Sicht der Gemeinden als notwendig angesehen. Verlangt wurden insbesondere die Schaffung von mehreren regionalen, offiziellen Durchgangs- und Standplätzen für Schweizer Fahrende sowie von einem oder zwei Transitplätzen entlang der Autobahn, die Bereitstellung öffentlicher Plätze mit Betreuung durch den Kanton und für alle Gemeinden einheitliche Regelungen bzw. Richtlinien und Musterunterlagen für die Aufnahme von Fahrenden.

Die Zahl der im Kanton Bern notwendigen zusätzlichen Stand-, Durchgangs- und Transitplätze ist im Rahmen der nächsten Bearbeitungsphase (Standortevaluation) zu ermitteln. Die AG Fahrende geht davon aus, dass im Kanton Bern zwischen zwei bis sechs neue Plätze zu erstellen sind.

5.4 Erstellungskosten

Je nach Grösse bzw. Landpreis, Erschliessungssituation und Infrastruktur können die Erstellungskosten stark variieren. Auf Grund von Erfahrungen in anderen Kantonen ist je Platz mit Erstellungskosten von durchschnittlich 500'000 Fr. zu rechnen. Die Stiftung Zukunft Schweizer Fahrende rechnet für die Erstellung eines Standplatzes mit durchschnittlich rund 600'000 Fr., für einen Durchgangplatz mit rund 400'000 Fr. Erwartungsgemäss dürften die Kosten für die Erstellung eines Transitplatzes etwas tiefer ausfallen (einfachere Infrastruktur).

Entsprechend der offenen Anzahl der zu schaffenden Plätze (siehe Kapitel 5.3) und den stark schwankenden Erstellungskosten pro Platz kann zu den nötigen Investitionskosten im Kanton Bern zurzeit nur ein sehr grober Rahmen angegeben werden: Er dürfte zwischen 1 Mio. bis 3 Mio. Fr. liegen. Die untenstehende Tabelle veranschaulicht die in den Kantonen Aargau und St. Gallen gesprochenen bzw. abgelehnten Kredite und ihre vorgesehene Verwendung.

Kanton	Kredit	Verwendung
Aargau	2.1 Mio. Fr.	1 Standplatz, 1 Durchgangplatz, Weiterbetrieb bestehende Plätze
St. Gallen	2.85 Mio. Fr.	2 Durchgangsplätze
St. Gallen	5.89 Mio. Fr.	4 Durchgangsplätze, 1 Transitplatz > wurde durch Kantonsrat abgelehnt

⁶ Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende (2011): Fahrende und Raumplanung – Standbericht 2010.

5.5 Betriebs- und Unterhaltskosten

Mehr noch als bei den Erstellungskosten gilt es bei den Betriebs- und Unterhaltskosten zwischen Stand-, Durchgangs- und Transitplatz zu unterscheiden.

5.5.1 Durchgangsplatz

Für den Betrieb eines Durchgangsplatzes wird eine kostendeckende Lösung angestrebt, welche für die Fahrenden aber auch tragbar ist. Abklärungen bei Gemeinden mit Durchgangsplätzen haben ergeben, dass dabei von folgenden Tarifen auszugehen ist:

- Mietzins pro Stellplatz (ein Wohnwagen oder Wohnmobil) von 8 Fr. bis 10 Fr. / Tag
- Nebenkosten für Strom, Wasser, Abwasser und Abfall in der Grössenordnung von 3 Fr. bis 12 Fr., die je nach Gemeinde variieren
- Zusätzlich ist eine Depotgebühr in der Höhe von 200 Fr. bis 300 Fr. je Stellplatz zu erheben. Die Radgenossenschaft erachtet eine Depotgebühr von höchstens 200 Fr. als tragbar für die Fahrenden. Die Erfahrung zeigt aber, dass eine hohe Kautio einen wirkungsvollen Schutz gegen Sachbeschädigungen bietet und mithilft, Problemgruppen von den Plätzen fernzuhalten.

Die Kosten für Strom, Wasser, Abfall sowie die „normale“ Reinigung können so durch die Platzmieten gedeckt werden. Nicht gedeckt sind jedoch in der Regel die Personalstunden der Gemeindeverantwortlichen (Aufsicht, Inkasso etc.) sowie grössere Aufräum- und Reinigungsarbeiten oder Sanierungen. Beim Durchgangsplatz in Brienz beliefen sich die ungedeckten Personalkosten im Jahr 2010 auf ca. 1'500 Fr., beim Durchgangsplatz in Thun auf ca. 7'500 Fr. Beim neu geschaffenen Durchgangsplatz in Kaiseraugst AG bezahlt der Kanton der Standortgemeinde ca. 20'000 Fr. pro Jahr für ungedeckte Betriebs- und Unterhaltskosten. Ansonsten hat dem Kanton Aargau, wo das Konzept mit gleicher Aufgabenteilung wie dem vorliegenden seit 2007 in Kraft ist, (noch) keine Gemeinde mit bestehendem Durchgangsplatz eine Rechnung für ungedeckte Personalkosten gestellt.

5.5.2 Transitplatz

Für den Betrieb eines Transitplatzes wird von denselben Tarifen wie unter 5.5.1 ausgegangen. Die Praxis zeigt, dass insbesondere die Erhebung einer Depotgebühr wichtig ist. Einzelheiten dazu sollen im Pilotprojekt Transitplatz geklärt werden. Die beim Betrieb eines Transitplatzes anfallenden Kosten sind insbesondere durch dessen Aufräum- und Reinigungsarbeiten bedingt. So belaufen sich die jährlich ungedeckten Kosten bei der Gemeinde Domat / Ems auf ca. 6'500 Fr. (Davon übernimmt der Kanton Graubünden jährlich 3'000 Fr.).

5.5.3 Standplatz

Für einen Standplatz bezahlen die Fahrenden in der Regel eine monatliche Miete pro Quadratmeter. (In Biel bezahlen sie bspw. eine durchschnittliche monatliche Miete von 0.60 Fr./m² + 5 bis 20 Fr. Nebenkosten für Kehricht und Strom). Die befragten Standplatzgemeinden Biel und Belp geben an, dass die eingenommenen Mieten die Betriebskosten decken. Die allfällig zu leistende Sozialhilfe geht im Kanton Bern in den Lastenausgleich. Diese Kosten sind also nicht durch die einzelne Gemeinde zu tragen, sondern werden auf die Gemeinden des Kantons Bern verteilt.

6 Aufgabenteilung im Kanton Bern (Konzept)

Für die Planung, Erstellung und den Betrieb von Stand- und Durchgangsplätzen für Fahrende strebt der Kanton nachfolgende Arbeitsteilung an.

Diese Aufgabenteilung soll grundsätzlich für alle Arten von Plätzen (Stand-, Durchgangs- und Transitplätze) gelten. Bei den Transitplätzen bzw. beim Umgang mit ausländischen Fahrenden behält sich der Kanton – gestützt auf die Erfahrungen aus dem Pilotprojekt Transitplatz – eine Anpassung der Aufgabenteilung vor.

Der Kanton

- bezeichnet die Standorte bzw. die Standortregionen der Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Fahrende im kantonalen Richtplan; er arbeitet dabei eng mit den Standortgemeinden und -regionen zusammen und prüft insbesondere die Nutzung von Arealen, welche der Öffentlichkeit gehören;
- realisiert die Stand-, Durchgangs- und Transitplätze in enger Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden;
- trägt die Erstellungskosten;
- regelt die Übernahme nicht gedeckter Folgekosten im Rahmen einer Leistungsvereinbarung mit der Standortgemeinde;
- bezeichnet die für das Thema Fahrende zuständige Direktion resp. Stelle. Diese soll insbesondere den Gemeinden als Anlauf- und Koordinationsstelle dienen.

Die Standortgemeinden

- sichern die Stand-, Durchgangs- und Transitplätze im Rahmen ihrer Ortsplanung.
- übernehmen den Betrieb und die Betreuung der Plätze; sie sorgen für den Unterhalt und für die Aufsicht über Ruhe und Ordnung.

Die Fahrenden

- bezahlen kostendeckende Mieten;
- halten die Plätze sauber.

Die Radgenossenschaft und die Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende vermitteln bei Problemen.

Die Aufgaben von Kanton und Standortgemeinden sollen in einer gemeinsamen Leistungsvereinbarung geregelt werden.

