



## **Standortkonzept für Fahrende im Kanton Bern**

# **Standortkonzept**

## Impressum

Herausgeber  
Amt für Gemeinden und Raumordnung

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

Tel. 031 633 77 50  
[kpl.agr@jgk.be.ch](mailto:kpl.agr@jgk.be.ch)

## **Zusammenfassung**

Der Kanton Bern hat das Thema Fahrende im Rahmen der Richtplananpassungen 2010 in einem neuen Massnahmenblatt aufgenommen. Das entsprechende Massnahmenblatt regelt das Vorgehen bei der Planung von neuen Halteplätzen auf kantonaler Ebene; als zentrales Element sieht es die Evaluation von geeigneten Standorten vor.

Der vorliegende Bericht zeigt das Vorgehen und die Ergebnisse der Standortevaluation auf. Ziel war es, in den Perimetern der sechs Regionalkonferenzen mindestens einen raumplanerisch geeigneten Halteplatz zu finden. Ein besonders wichtiges Kriterium war das Grundeigentum: In erster Priorität wurden Parzellen evaluiert, die sich in Besitz von Bund oder Kanton befinden.

Die Standortevaluation erfolgte in zwei Phasen: Als Erstes wurde – aufgrund des grossen Handlungsbedarfs – im Rahmen eines Pilotprojekts eine Standortevaluation für einen möglichen Transitplatz in den Regionen Oberaargau und Emmental sowie der Agglomeration Biel-Bienne durchgeführt. Dabei wurden – nebst den Bundes- und Kantonsgrundstücken – auch Parzellen in Besitz von Gemeinden und Privaten untersucht. Gesamthaft wurden im Rahmen des Pilotprojekts „Transitplatz“ 74 Standorte (Parzellen) evaluiert und beurteilt. Davon würden sich aus raumplanerischer Sicht 15 Standorte für einen – allenfalls vorerst nur provisorischen – Transitplatz eignen.

Gestützt auf die Erkenntnisse der ersten Phase wurden mit der gleichen Methodik geeignete Standorte für Stand-, Durchgangs- und Transitplätze im ganzen Kantonsgebiet gesucht. Vorerst wurden nur Parzellen im Besitz des Bundes und des Kantons (plus die bereits bestehenden Plätze) evaluiert. Gesamthaft wurden 50 Parzellen geprüft und davon 12 als raumplanerisch geeignet beurteilt.

Die aus raumplanerischer Sicht geeigneten Standorte wurden detaillierter analysiert und näher beschreiben. Aussprachen mit den betroffenen Grundeigentümern (Bund und Kanton) haben gezeigt, dass von den evaluierten geeigneten Standorten bestenfalls zwei als Stand-, Durchgangs- und Transitplätze zur Verfügung gestellt werden können.

Die AG Fahrende hat beschlossen, das Standortkonzept nicht weiter zu verfeinern und in kleinen Schritten weiter vorzugehen. Die beiden positiv bewerteten Standorte in Biel und Thun sollen als Pilotprojekte weiterverfolgt werden. In Biel soll ein Transitplatz erstellt werden, in Thun soll der bestehende Durchgangsplatz im Ortsteil Allmendingen saniert werden.

## **Inhalt**

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1 Ausgangslage, Auftrag</b>                             | <b>3</b>  |
| <b>2 Vorarbeiten und Bedarf</b>                            | <b>3</b>  |
| 2.1 Gemeindebefragung 2011                                 | 3         |
| 2.2 Analyse der Ausgangssituation (bestehende Halteplätze) | 4         |
| 2.3 Bedarf für neue Plätze                                 | 4         |
| 2.4 Kostenabschätzung                                      | 5         |
| <b>3 Vorgehen Standortevaluation</b>                       | <b>6</b>  |
| 3.1 Kriterien  | 6         |
| 3.2 GIS-Analyse  | 8         |
| 3.3 Beurteilung  | 9         |
| <b>4 Ergebnisse</b>  | <b>9</b>  |
| 4.1 Ergebnisse Standortevaluation Transitplatz             | 9         |
| 4.2 Ergebnisse Standortevaluation Kanton Bern              | 10        |
| <b>5 Weiteres Vorgehen</b>                                 | <b>10</b> |
| <b>6 Quellenverzeichnis</b>                                | <b>12</b> |

## **1 Ausgangslage, Auftrag**

Schweizerische Fahrende sind eine anerkannte nationale Minderheit. Mit der Ratifizierung des Rahmenübereinkommens des Europarates zum Schutz von nationalen Minderheiten im Oktober 1998 hat sich die Schweiz verpflichtet, die Bedingungen zu fördern, die es den Angehörigen nationaler Minderheiten ermöglichen, ihre Kultur zu pflegen und weiterzuentwickeln. Damit Fahrende ihre Kultur leben können, sind sie auf genügend Halteplätze angewiesen.

Mit den Richtplananpassungen 2010 (in Kraft seit 15.08.2011) hat der Regierungsrat des Kantons Bern ein neues Massnahmenblatt zum Thema Fahrende in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Das Massnahmenblatt D\_08 zeigt das Vorgehen für die Schaffung von neuen Stand-, Durchgangs- und Transitplätzen auf (u.a. Durchführung Standortevaluation).

Der Regierungsrat hat die Aufgabenteilung zwischen Kanton, Gemeinden und Fahrenden in einem separaten Konzept geregelt (RR, 2011). Nebst der Aufgabenteilung werden darin auch die verschiedenen Platzarten sowie die damit verbundenen Erstellungs- und Betriebskosten erläutert. Gleichzeitig mit dem Beschluss des Konzepts über die Aufgabenteilung im Juni 2011, erteilte der Regierungsrat der Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion den Auftrag, eine Standortevaluation für neue Stand-, Durchgangs- und Transitplätze im Kanton Bern durchzuführen. Die durchgeführte Standortevaluation soll dem Regierungsrat – in Form des vorliegenden Standortkonzepts – zur Kenntnis gebracht werden.

Das für die kantonale Raumplanung zuständige Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) zog für die Standortevaluation das atelier georegio bei. Als Erstes erfolgte im Rahmen eines Pilotprojekts die Standortevaluation für einen möglichen Transitplatz in den Regionen Emmental und Oberaargau sowie in der Agglomeration Biel-Bienne. Gestützt auf die Erkenntnisse des Pilotprojektes wurde eine Standortevaluation für alle Arten von Plätzen im gesamten Kanton Bern durchgeführt. Bei dieser Standortevaluation mittels GIS konnte auf die erarbeiteten Kriterien und die Methodik abgestützt werden.

## **2 Vorarbeiten und Bedarf**

### **2.1 Gemeindebefragung 2011**

Erfahrungen aus dem Kanton Aargau zeigen, dass neue Halteplätze am ehesten dort eine Realisierungschance haben, wo sich Fahrende bereits aufhalten / aufgehalten haben (inoffizielle Plätze). Die Akzeptanz der Bevölkerung, solche Plätze zu sichern respektive zu verbessern, ist in der Regel grösser, als wenn ein Platz an einem neuen Ort geschaffen werden soll. In diesem Zusammenhang beschloss die interdirektionale Arbeitsgruppe Fahrende<sup>1</sup> im Sommer 2011, eine Gemeindebefragung (Gemeinden mit mehr als 3000 Einwohnern) via Regierungsstatthalterämter durchzuführen. Von den verschickten Fragebögen wurden 93 retourniert. Davon gaben aber nur 7 Gemeinden an, sie hätten keine Probleme mit Fahrenden gehabt. Zu den meistgenannten Problemen gehören das Hinterlassen von Abfällen und Fäkalien, das Nichteinhalten von Regeln und Abmachungen sowie das Auftreten gegenüber Behörden und Bevölkerung. Nur zwei Gemeinden bekundeten ihr Interesse entweder an der Realisierung eines Halteplatzes oder an der Optimierung von bestehenden Plätzen. Als Fazit der Umfrage

---

<sup>1</sup> Die Arbeitsgruppe Fahrende (AG Fahrende) besteht aus Vertretern der GEF, der ERZ, der POM und der JGK sowie je einem Vertreter des Verbands Bernischer Gemeinden (VBG), der Bernischen Ortspolizeivereinigung und der Radgenossenschaft.

kann festgehalten werden, dass die meisten befragten Berner Gemeinden kein Interesse an einem Stand-, Durchgangs- oder Transitplatz haben respektive über keine geeigneten Kapazitäten verfügen. Diese Tatsache verdeutlicht, dass eine überkommunale Koordination nötig ist.

## 2.2 Analyse der Ausgangssituation (bestehende Halteplätze)

Gemäss Konzept „Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Fahrende im Kanton Bern“ (RR, 2011) sowie aufgrund eigener Nachforschungen existieren im Kanton Bern vier Standplätze und zwei Durchgangsplätze. Im Kanton Bern gibt es keinen Transitplatz, d.h. keinen Durchgangsplatz explizit für ausländische Fahrende.

## 2.3 Bedarf für neue Plätze

Gemäss dem von der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende in Auftrag gegebenen „Standbericht 2010“ (ERR, 2010) besteht im Kanton Bern Bedarf nach zwei zusätzlichen Standplätzen (zu je 10 Stellplätzen); allerdings wurden die zwei bestehenden Standplätze in Wynau und Belp nicht aufgeführt. Da im Kanton Bern vier Standplätze bekannt sind, geht die Arbeitsgruppe Fahrende derzeit nicht von einem Bedarf nach zusätzlichen Standplätzen aus. Hingegen besteht gemäss dem Standbericht 2010 ein Bedarf nach sieben zusätzlich zu schaffenden Durchgangsplätzen (zu je 10 Stellplätzen, zu erstellen in den Regionen Aaretal, Bern, Biel, Burgdorf, Erlach-Seeland, Oberaargau und Oberland-Ost). Die Arbeitsgruppe Fahrende hat beschlossen, dass die Standortevaluation so auszugestaltet ist, dass in jedem Perimeter der sechs Regionalkonferenzen mindestens ein raumplanerisch geeigneter Platz gefunden werden kann. Die Wahl dieser Perimeter macht Sinn, weil die Regionalkonferenzen bzw. Planungsregionen im Kanton Bern wichtige raumplanerische Aufgaben übernehmen (vgl. Art. 98 BauG). Gemäss Standbericht 2010 sind in der gesamten Schweiz mindestens 10 Transitplätze zu schaffen. Bei dieser interkantonalen Aufgabe fordert der Bericht die Federführung des Bundes. Der Kanton Bern hat derweil – aufgrund des grossen Handlungsbedarfs – die Schaffung eines Transitplatzes im Rahmen eines Pilotprojektes selbst an die Hand genommen. Die Arbeitsgruppe Fahrende geht von folgendem Bedarf an Halteplätzen aus:

| Perimeter Regionalkonferenz      | Gemeinde | Platzart        | Anzahl Stellplätze | Bemerkung  |
|----------------------------------|----------|-----------------|--------------------|--|
| Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois | Biel     | Standplatz      | 11                 | Bestehend  |
| Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois | Biel     | Transitplatz    | 30-50              | Neu zu schaffen  |
| Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois |          | Durchgangsplatz | ca. 10             | Neu zu schaffen  |
| Oberaargau                       | Wynau    | Standplatz      | nicht bekannt      | Bestehend  |
| Oberaargau                       |          | Durchgangsplatz | ca. 10             | Neu zu schaffen  |
| Oberaargau od. Emmental          |          | Transitplatz    | 30-50              | Neu zu schaffen  |
| Emmental                         |          | Durchgangsplatz | ca. 10             | Neu zu schaffen  |
| Bern-Mittelland                  | Bern     | Standplatz      | 36                 | Bestehend  |
| Bern-Mittelland                  | Belp     | Standplatz      | 3                  | Bestehend  |
| Bern-Mittelland                  |          | Durchgangsplatz | ca. 10             | Neu zu schaffen  |
| Thun – Oberland West             | Thun     | Durchgangsplatz | 10                 | Bestehend, Sanierung nötig                                 |
| Oberland-Ost                     | Brienz   | Durchgangsplatz | 4                  | Bestehend, Vergrößerung/raumplanerische Sicherung abklären |
| Oberland-Ost                     |          | Durchgangsplatz | ca. 10             | Neu zu schaffen  |

Tabelle 1: Bestand und Bedarf an Halteplätzen für Fahrende im Kanton Bern

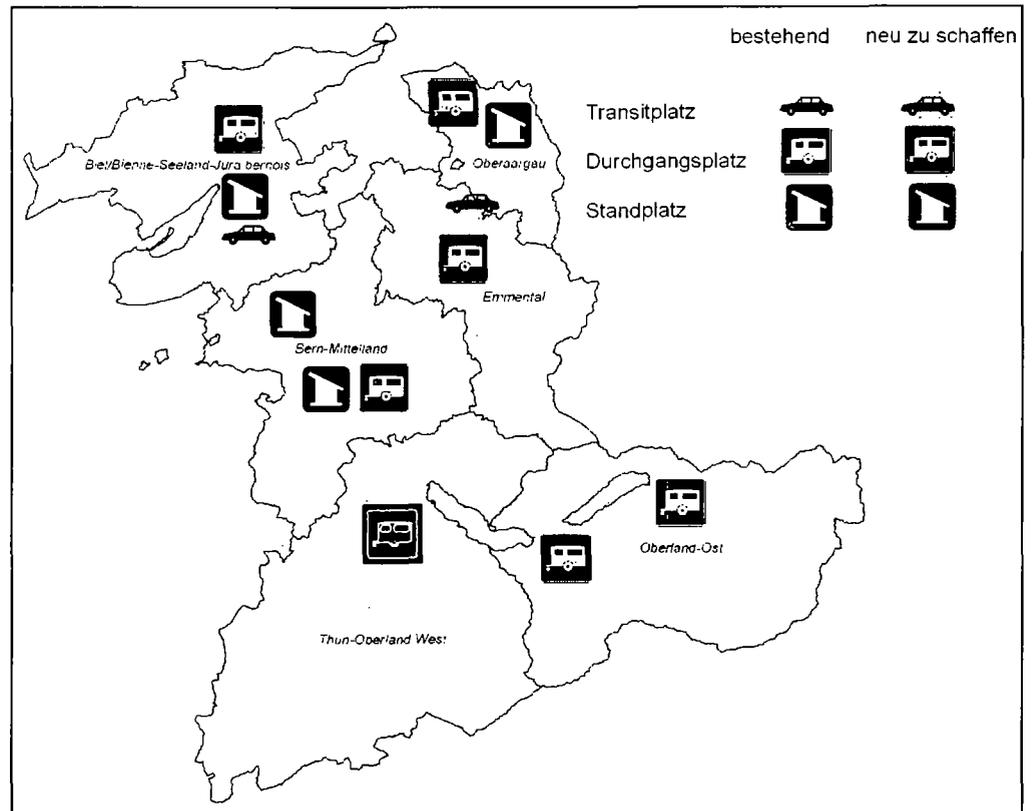


Abbildung 1: Bestand und Bedarf an Halteplätze für Fahrende im Kanton Bern (eig. Darstellung)

Die AG Fahrende hat beschlossen, dass in einem nächsten Schritt der Transitplatz Biel und die Sanierung des Durchgangsplatzes Thun weiterverfolgt werden sollen.

#### 2.4 Kostenabschätzung

Nach Ansicht der Arbeitsgruppe Fahrende handelt es sich bei der Tabelle 1 bzw. Abbildung 1 ausgewiesenen Bedarf an Halteplätzen um Maximalwerte. Wie im Konzept vom Juni 2011 (RR, 2011) aufgeführt, wird für die Realisierung von neuen Halteplätzen mit folgenden Erstellungskosten<sup>2</sup> gerechnet:

|                 |             |
|-----------------|-------------|
| Standplatz      | 600'000 CHF |
| Durchgangsplatz | 400'000 CHF |
| Transitplatz    | 300'000 CHF |

Tabelle 2: Grobe Schätzung der Erstellungskosten je Platzkategorie

Weil von den zahlreichen in der Standortevaluation positiv beurteilten Standorten die meisten nicht als Durchgangs-, Stand- und Transitplätze für Fahrende zur Verfügung gestellt werden können, hat die AG Fahrende entschieden, stufenweise vorzugehen. Anhand zweier Pilotprojekte sollen Erfahrungen gesammelt werden, welche das weitere Verfahren zur Schaffung von geeigneten Plätzen vereinfachen sollten.

<sup>2</sup> Die Erstellungskosten können je nach Grösse bzw. Landpreis, Erschliessungssituation des Standortes etc. stark variieren.

Die Kosten für die Sanierung des Durchgangsplatzes in Thun werden auf 100'000 – 300'000 CHF geschätzt. Für die Realisierung des Transitplatzes in Biel wird mit ca. 300'000 CHF gerechnet. Somit belaufen sich die Gesamtkosten für die Erstellung dieser beiden Pilotprojekte auf maximal 600'000 CHF. Die Kosten für den Unterhalt der Standplätze gehen gemäss dem erwähnten Konzept „Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Fahrende im Kanton Bern“ zu Lasten der Standortgemeinden und werden über Benutzungsgebühren weitgehend gedeckt.

### **3 Vorgehen Standortevaluation**

#### **3.1 Kriterien**

Zu Beginn der Evaluation wurden Kriterien zur raumplanerischen Eignung von Halteplätzen definiert. Da als Erstes Standorte bzw. geeignete Parzellen für einen Transitplatz evaluiert werden sollten, wurden hierfür vorgängig Kriterien definiert. Der Projektausschuss Transitplatz definierte folgende Kriterien:

- Grösse: 30 – 50 Stellplätze, d.h. 3'000m<sup>2</sup> – 5'000m<sup>2</sup>;
- nahe (max. 5 km entfernt) an einer nationalen Durchgangsachse gelegen;
- gewisse Entfernung vom Siedlungsgebiet;
- kostengünstige Erschliessung / Realisierung (Zufahrt, Wasser, Strom) möglich;
- Grundeigentümer vorzugsweise Bund oder Kanton.

Wichtigstes Kriterium ist das Grundeigentum: Erste Priorität haben Parzellen im Besitz von Bund oder Kanton, danach Parzellen im Besitz von Gemeinden und Privaten. Das VBS hat vom Bundesrat den Auftrag, Grundstücke des Dispositionsbestandes, die sich als Halteplätze für Fahrende eignen, wenn möglich mit dieser Zweckbestimmung an Kantone und Gemeinden zu verkaufen. Die armasuisse Immobilien stellte für die vorgenommene Standortevaluation eine Liste mit entsprechenden Grundstücken zur Verfügung. Weil bei den Transitplätzen das Kriterium „Nähe zur Autobahn“ eine zentrale Rolle spielt, wurden auch Grundstücke des Nationalstrassennetzes, d.h. des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) geprüft. Im Weiteren wurden Grundstücke im Besitz des Kantons evaluiert. Infolge der negativen Resultate bei den Bundes- und Kantonsgrundstücken wurden anschliessend für die Kategorie Transitplatz auch Parzellen im Besitz von Gemeinden und Privaten untersucht.

Die vorgegebenen Kriterien wurden durch das Atelier georegio erweitert. Da die Ansprüche an die untersuchten drei Arten von Halteplätzen unterschiedlich sind, mussten zum Teil innerhalb des Kriteriums verschiedene Grenzwerte definiert werden. Insgesamt wurden aber Kriterien gewählt, die für alle drei Arten von Halteplätzen Gültigkeit haben. In der Beurteilung (vgl. Kap. 3.3) wird präzisiert, wie die unterschiedlichen Eignungskriterien angewendet werden.

Für die verwendeten Kriterien vgl. Tabelle 3 auf der nächsten Seite.

| Kriterium                                      | Angestrebter Grenzwert   | Erläuterung  |
|--|--|--|
| Grundeigentum                                  |  | 1. Priorität: Parzellen im Eigentum des Bundes oder des Kantons (Ausnahme bestehende Plätze); 2. Priorität: Parzellen im Eigentum von Gemeinden oder Privaten (nur im Pilot Transitplatz evaluiert). |
| Transitplätze: Distanz zu Transitachse         | < 2'500 m  | Der Platz muss gut erreichbar sein, d.h. die Zufahrt sollte möglichst kurz und befestigt sein.   |
| Entfernung zu Siedlungs- bzw. bewohntem Gebiet | > 250 m  | Eine gewisse Distanz zu bestehenden Wohnsiedlungen hilft, Konflikte mit der sesshaften Bevölkerung (Lärm, Abfall) zu vermeiden.  |
| Fläche   | Ab 1'000 m <sup>2</sup> für Stand- und Durchgangsplätze. 3'000 - 5'000 m <sup>2</sup> für Transitplätze. | Der Platz sollte eben und idealerweise bereits befestigt sein.   |
| Verkehrstechnische Erschliessung               |  | Der Platz sollte in der Nähe von einer bereits bestehenden Strasse sein, damit die Erschliessungskosten gering sind. Die Erschliessung mit Wasser und Strom wurde auf dieser Stufe nicht evaluiert.  |
| Orts- und Landschaftsbild                      |  | Der Einfluss auf das Ort- und Landschaftsbild sollte möglichst gering sein. Falls nötig kann die Beeinträchtigung mit natürlichen Elementen vermindert werden.                                       |
| Naturgefahren                                  |  | Rote Gefahrengebiete (erhebliche Gefährdung durch Naturgefahren) gelten als Ausschlusskriterium. Blaue Gefahrengebiete = Vorbehalt.  |
| Gewässerschutzzone                             |  | Grundwasserschutzzonen gelten als Ausschlussgebiete.   |
| Aktuelle Nutzung                               |  | Wohnzonen und Wald gelten als Ausschlussgebiete <sup>3</sup> . Die aktuelle Nutzung wird beschrieben und in die Bewertung einbezogen.  |

Tabelle 3: Kriterien für die Standortevaluation

<sup>3</sup> Gemäss ERR 2010 würden sich wenig genutzte öffentliche Brachflächen (z.B. in Nachbarschaft zu Recycling-Sammelstellen), Re-kultivierungen von (Kies-)Abbaustandorten oder „Restflächen“ in Autobahnnähe eignen. Da eine solche „Positivplanung“ als GIS-technisch aufwändig erachtet wurde, erfolgte zuerst eine Positivplanung nach dem Kriterium Grundeigentum, anschliessend eine Negativplanung anhand der in der Tabelle aufgeführten Ausschlusskriterien.

### 3.2 GIS-Analyse

Die Besitzverhältnisse sind das wichtigste Kriterium bzw. Grundlage für angewandte die Methodik bei der Standortevaluation. Das AGR erarbeitete einen GIS-Layer mit den Parzellen im Eigentum des Bundes respektive des Kantons. Anhand der definierten Kriterien/Anforderungen (vgl. Kapitel 3.1) wurden diese Parzellen auf ihre raumplanerische Eignung als mögliche neue Halteplätze für Fahrende geprüft. Mit Hilfe von Orthofotos und z.T. auch anhand von Besichtigungen oder eigenen Gebietskenntnissen wurde die Analyse vervollständigt.

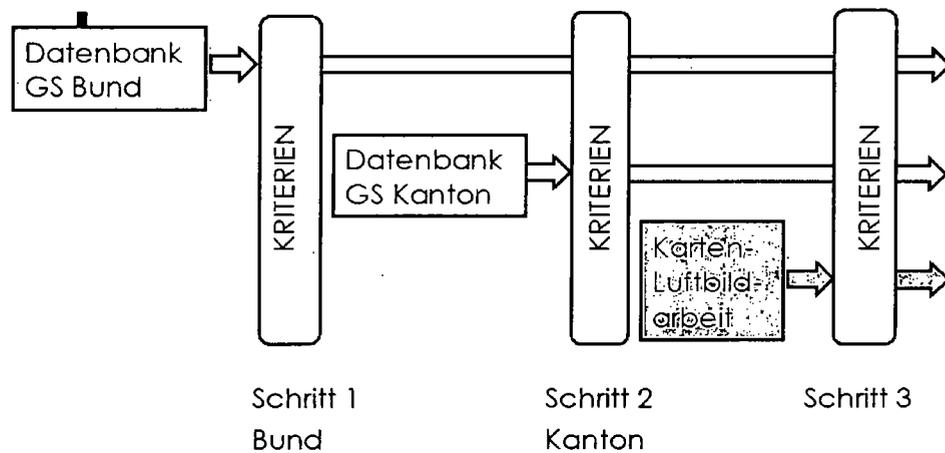


Abbildung 2: Vorgehensweise GIS-Analyse (atelier georegio, 2012)

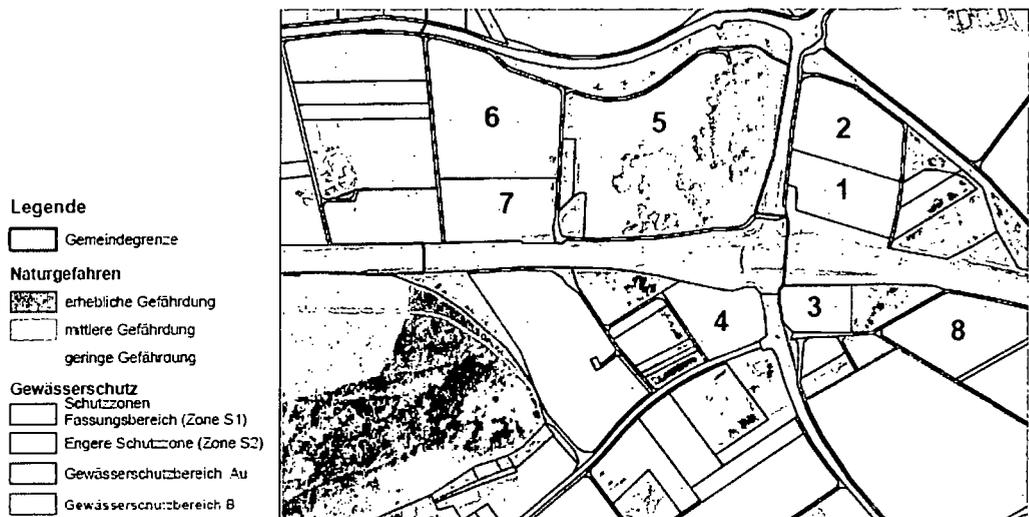


Abbildung 3: Kartenausschnitt als Beispielsbild für die vorgenommene GIS-Analyse (eig. Darstellung)

### 3.3 Beurteilung

Anhand der oben vorgestellten Kriterien sowie eigenen Einschätzungen wurden die verschiedenen Parzellen bezüglich ihrer Eignung als Stand-, Durchgangs- oder Transitplatz beurteilt. Dabei wurde ein einfaches Raster von drei unterschiedlichen Eignungskategorien angewendet:

- + Aus raumplanerischer Sicht bzw. aufgrund der definierten Kriterien eignet sich die Parzelle als möglicher Halteplatz für Fahrende. Hier werden weitere Abklärungen (z.B. Kontakt Gemeinde, Grundeigentümer) empfohlen. Im Rahmen des Pilotprojekts Transitplatz haben diese weiteren Abklärungen bereits stattgefunden.
- 0 Die Parzelle eignet sich nur bedingt. Eine bedingte Eignung kann verschiedene Gründe haben. Oft wären bei der Realisierung zusätzliche Investitionen nötig. Ein längerer Anfahrtsweg oder eine zu geringe Distanz zum Siedlungsgebiet führen ebenfalls zur Bewertung 0.
- Die Parzelle eignet sich aufgrund der angewandten Kriterien nicht für einen Halteplatz für Fahrende. Dies bedeutet, dass gleich mehrere Kriterien nicht erfüllt sind. Parzellen mit eindeutigen Killerkriterien (z.B. Wald) wurden gar nicht in die Evaluation einbezogen.

## 4 Ergebnisse

Die Ergebnisse werden in chronologischer Reihenfolge aufgeführt: im Kapitel 4.1 die Ergebnisse aus dem Pilotprojekt Transitplatz in den Regionen Emmental und Oberaargau sowie der Agglomeration Biel-Bienne und im Kapitel 4.2 die Resultate aus der Standortevaluation über den gesamten Kanton Bern. Gesamthaft wurden 174 Parzellen evaluiert. Aus rein raumplanerischer Sicht würden sich 45 Parzellen entweder für einen Transitplatz, einen Durchgangs- oder einen Standplatz eignen.

### 4.1 Ergebnisse Standortevaluation Transitplatz

Im Rahmen der vorliegenden Standortevaluation wurden in den Perimetern der Regionen Emmental und Oberaargau sowie der Agglomeration Biel-Bienne 74 Parzellen untersucht und auf ihre Eignung als Transitplatz hin beurteilt. 33 Parzellen würden sich aus raumplanerischer Sicht für einen – allenfalls vorerst nur provisorischen – Transitplatz eignen. Darunter befinden sich auch Parzellen, die im Besitz von Gemeinden oder Privaten sind. 11 Grundstücke, welche sich für einen Transitplatz eignen (+), gehören dem Bund oder dem Kanton.

Parallel zur raumplanerischen Standortevaluation fanden Kontakte und Abklärungen mit den Grundeigentümern auf Seiten Bund und Kanton statt (armasuisse, ASTRA, Amt für Gebäude und Grundstücke des Kantons Bern). Dabei zeigte sich, dass keines der geeigneten Bundesgrundstücke zur Verfügung steht und das „beste“ kantonseigene Grundstück in der Grundwasserschutzzone S3 liegt. Darum wurde mit vier möglichen Standortgemeinden auch über gemeindeeigene oder private Grundstücke diskutiert. Von den vier Gemeinden lehnen drei einen (provisorischen) Transitplatz auf ihrem Gemeindegebiet ab. Eine Gemeinde würde die Verantwortung für den Betrieb eines Transitplatzes zwar übernehmen; die Grundeigentümerin der dafür am besten geeigneten Parzelle lehnt das Vorhaben jedoch ab. Derzeit prüft die Gemeinde die Eignung eines gemeindeeigenen Grundstücks.

#### **4.2 Ergebnisse Standortevaluation Kanton Bern**

In jedem Regionalkonferenz-Perimeter konnte ein „raumplanerisch geeigneter“ Standort gefunden werden. Von den insgesamt 50 evaluierten Parzellen eignen sich 12 als mögliche Halteplätze. Allerdings besteht bei drei dieser 12 Parzellen ein Vorbehalt aus Sicht des Grundeigentümers (AGG).

### **5 Weiteres Vorgehen**

Aufgrund der Erfahrungen im Pilotprojekt Transitplatz (Gemeindeggespräche) entschied die AG Fahrende, die Standortevaluation über den gesamten Kanton nicht weiter zu verfeinern, d.h. die betroffenen Gemeinden werden nicht kontaktiert. Stattdessen wurde beschlossen, zwei separate Pilotprojekte gezielt weiterzuverfolgen. Nebst dem Pilotprojekt Transitplatz in Biel soll die Sanierung des bestehenden Durchgangsplatzes in Thun als zweites Pilotprojekt verfolgt werden. Dies mit dem Ziel, dabei ein Mustervorgehen (inkl. Mustervorlagen etc.) zu erarbeiten bzw. aufzuzeigen, welches für die Überzeugungsarbeit bei neuen Standortgemeinden hilfreich wäre. Die zuständige Direktion Sicherheit und Soziales der Stadt Thun hat zugesichert, bis Ende 2013 ein Sanierungsprojekt samt Kostenvoranschlag für die Sanierung des bestehenden Durchgangsplatzes zu erarbeiten und es anschliessend dem Kanton zur Prüfung zu unterbreiten.

Die Standortevaluation soll erst nach Abschluss der zwei Pilotprojekte verfeinert werden (Kontaktaufnahme Gemeinden und Grundeigentümer, Feldbegehungen etc.). Der vorliegende Bericht dient in diesem Sinne der Ergebnissicherung und als Grundlage für diese weiteren Arbeiten.

Das AGR wird den in Abbildung 1 ausgewiesenen Bedarf im Rahmen der nächsten Überarbeitung des kantonalen Richtplans in das entsprechende Massnahmenblatt überführen. Nach Ansicht der AG Fahrende entspricht der in Tabelle 1 bzw. Abbildung 1 ausgewiesene Bedarf an Halteplätzen der Maximalvariante. Aufgrund der oben geschilderten Erkenntnisse sowie angesichts der aktuell sehr schwierigen finanzpolitischen Lage des Kantons Bern, hat sich die AG Fahrende für das beschriebene, stufenweise Vorgehen entschieden. Dies bedeutet, dass als Erstes die Sanierung des bestehenden Durchgangsplatzes in Thun sowie die Erstellung eines Transitplatzes in Biel anzugehen sind. Im Konzept „Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Fahrende im Kanton Bern (RR, 2011) sind die Erstellungs- und Betriebskosten der verschiedenen Platzkategorien aufgeführt.

Die Finanzierung der Kantonsbeiträge wurde in Absprache mit den betroffenen Direktionen (ERZ, POM und JGK) in der Zwischenzeit einvernehmlich geklärt. Auf eine Finanzierung aus dem Lotteriefonds wird verzichtet, da verschiedene Voraussetzungen für eine solche Finanzierung nicht erfüllt sind (raumplanungsrechtliche Verpflichtung der Gemeinden zum Errichten von Standplätzen, fehlende Zugänglichkeit der Standplätze für die breite Öffentlichkeit, fehlende Anrechenbarkeit von Investitionskosten, bloss subsidiäre Unterstützung durch Lotteriemittel). Die Kantonsbeiträge an die Gemeinden für die Neueinrichtung oder Sanierung eines Stand-, Durchgangs- oder Transitplatzes für Fahrende werden gestützt auf Art. 30 Bst. c des Kantonalen Kulturförderungsgesetzes (KKFG) aus dem Kulturförderungsfonds bezahlt. Vorgängig würde der Regierungsrat eine besondere Einlage in den Kulturförderungsfond aus ordentlichen Budgetmitteln des Amtes für Kultur und des AGR beschliessen. Das AGR würde gestützt auf die Planungsfinanzierungsverordnung (Art. 8) und Art. 139 Abs. 1 Bst. b des Baugesetzes (BauG), über welche Projekte der Gemeinden im Bereich der Raumplanung unterstützt werden können, die Hälfte der Kosten für den Gemeindebeitrag beisteuern. Die Auszahlung an die Gemeinden würde anschliessend vollumfänglich über den Kulturförde-

rungsfonds erfolgen. Diese Finanzierung setzt selbstverständlich voraus, dass bei den beteiligten Ämtern entsprechenden Budgetmittel vorhanden sind und das zuständige Organ der Ausgabenbewilligung zustimmt. Ein Rechtsanspruch der Gemeinden auf Gewährung eines Kantonsbeitrages an die Neuerrichtung oder Sanierung eines Stand-, Durchgangs- oder Transitplatzes für Fahrende besteht nicht (Art. 139 Abs. 2 BauG und Art. 8 KKFG).

## **6 Quellenverzeichnis**

- Atelier georegio (2011): Stand-, Durchgangs- und Transitplätze: Umfrageergebnisse Gemeinden. Burgdorf.
- Atelier georegio (2012): Pilotprojekt Transitplatz. Standortevaluation für einen möglichen Transitplatz in den Regionen Emmental und Oberaargau sowie in der Agglomeration Biel. Burgdorf.
- ERR (2010): Standbericht 2010, Fahrende und Raumplanung. ERR Raumplaner FSU SIA. St.Gallen.
- RR (2011): Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Fahrende im Kanton Bern. Konzept. Regierungsrat des Kantons Bern. Juni 2011. Bern.