



Regierungsrat

Postgasse 68  
Postfach  
3000 Bern 8  
info.regierungsrat@be.ch  
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Bundesamt für Kultur  
Sektion Kultur und Gesellschaft  
Hallwylstrasse 15  
3003 Bern

Mail: fiona.haeusler@bak.admin.ch

RRB Nr.: 536/2024 29. Mai 2024  
Direktion: Direktion für Inneres und Justiz  
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

## **Vernehmlassung des Bundes: Konzept Transitplätze Stellungnahme des Kantons Bern**

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Gelegenheit, zum Konzept Transitplätze Stellung nehmen zu können.

### **1. Einschätzung des vorliegenden Konzeptes**

Der Regierungsrat begrüsst die Erarbeitung des neuen Konzeptes zu den Transitplätzen und die Bestrebungen des Bundes zur Unterstützung der Kantone und Gemeinden im Zusammenhang mit ausländischen Jenischen, Sinti und Roma mit fahrender Lebensweise. Das Bekenntnis des Bundes zu einer gesamtschweizerischen Abstimmung sowie einer kantonsübergreifend koordinierten Planung von Transitplätzen ist sehr wichtig. In diesem Sinn wird es begrüsst, dass mit dem vorliegenden Konzept auch jene Kantone angesprochen werden, welche auf einer Reiseachse liegen, sich bisher aber nur wenig mit der Bereitstellung von Transitplätzen beschäftigen. Allerdings muss der Bund aus Sicht des Regierungsrats im Rahmen des Konzeptes eine stärker federführende Rolle übernehmen als aktuell vorgesehen.

Das vorliegende Konzept sieht die Einführung von Planungsregionen als neue Koordinations- und Zusammenarbeitsebene der Kantone im Hinblick auf die Bereitstellung und Finanzierung von Transitplätzen vor. Im Grundsatz wird dieser Ansatz zwar begrüsst, in der vorliegenden Form scheinen die Planungsregionen mit den vorgesehenen Funktionen aber nicht umsetzbar. Auch hier besteht aus Sicht des Regierungsrats Klärungsbedarf auf Seiten Bund.

Der Regierungsrat sieht mit Blick auf Artikel 20 Absatz 1 RPV keine Widersprüche zum geltenden Richtplan des Kantons Bern. Im Richtplan-Massnahmenblatt D\_08 zur Schaffung von neuen Halteplätzen für fahrende Jenische, Sinti und Roma ist die Realisierung eines Transitplatzes in Wileroltigen enthalten. Dieser Transitplatz wird im Konzept korrekt erwähnt.

## 2. Anträge zum Konzept

Der Regierungsrat unterbreitet im Folgenden Anträge zu den für den Kanton Bern relevanten Inhalten des Konzepts. Soweit diese Anträge Auswirkungen auf das gesamte Konzept haben, sind alle weiteren Konzeptinhalte entsprechend zu überarbeiten, ohne dass diese nachfolgend einzeln erwähnt werden.

### 2.1 Bundesaufgabe

#### 2.1.1 Antrag

Der Regierungsrat beantragt, dass die Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten im Bereich Transitplätze grundsätzlich überprüft werden. Das Konzept ist dahingehend zu überarbeiten, dass der Bund die Federführung übernimmt bei der Schaffung und beim Betrieb von neuen Transitplätzen.

#### 2.1.2 Begründung

Die im vorliegenden Konzept zugrunde gelegte Aufgabenteilung bzw. Rollenaufteilung zwischen Bund, Kantonen und den neu zu schaffenden Planungsregionen sind weder praktikabel noch zielführend. Aus Sicht des Regierungsrats muss der Bund bei der Bereitstellung und beim Betrieb von neuen Transitplätzen die Federführung übernehmen. Die Reiserouten von ausländischen Jenischen, Sinti und Roma mit fahrender Lebensweise betreffen nicht nur grossräumige Gebiete in der ganzen Schweiz, sondern starten in der Regel im Ausland. Für die Zusammenarbeit und Koordination über die Landesgrenze hinaus (Kap. 2.1), ist einzig der Bund zuständig. Auch die Notwendigkeit einer verstärkten kantonsübergreifenden Abstimmung bei der Festlegung von geeigneten Standorten für Transitplätze (Kap. 1.2) spricht für die Federführung des Bundes. Die Rolle des Bundes muss deshalb wie beispielsweise im Asylwesen oder beim Ausländerrecht aufgewertet werden, wobei das Beispiel des Asylwesens im vorliegenden Erläuterungsbericht (Kap 2.2) auch vom Bund genannt wird.

### 2.2 Finanzierung

#### 2.2.1 Antrag

Der Regierungsrat beantragt, dass die Finanzierung von neuen Transitplätzen durch den Bund erfolgt. Mindestens soll sich der Bund substantziell (mind. 50%) an der Finanzierung von bestehenden und neuen Transitplätzen beteiligen.

#### 2.2.2 Begründung

Im vorliegenden Konzept soll die Finanzierung von neuen Transitplätzen weiterhin durch die Kantone erfolgen, wobei die Aufteilung der Kosten unter den Kantonen in den neu zu konstituierenden Planungsregionen geregelt werden soll. In einem früheren Konzeptentwurf war eine Mitfinanzierung durch den Bund vorgesehen. In der vorliegenden Fassung fehlt die finanzielle Be-

teiligung des Bundes komplett. Der Regierungsrat fordert nachdrücklich, dass der Bund die Finanzierung von neuen Transitplätzen übernimmt oder sich mindestens substanziell (mind. 50%) beteiligt. Es erscheint wesentlich, dass die Finanzierung im Sinn des Prinzips der fiskalischen Äquivalenz (Art. 43a Abs. 2-3 BV) geregelt wird, indem jene Staatsebene (mit-)finanziert, welche die Vorgaben (hier: als Planung) macht. Da der Bund eine federführende Rolle bei der Erstellung und beim Betrieb neuer Transitplätze übernehmen soll, muss er die Finanzierung übernehmen.

Falls dieser Antrag berücksichtigt wird, sind im Konzept aufgrund der Federführung inklusive Finanzierung durch den Bund die Leitvorstellung L9 sowie die Empfehlung E9 bezüglich Baukosten und Betriebsgebühren zu streichen.

Ohne (Mit-)Finanzierung durch den Bund dürfte die Schaffung weiterer Transitplätze kaum umsetzbar sein. Eine Finanzierung durch die neuen Planungsregionen erachtet der Regierungsrat als problematisch, zumal hierfür die rechtlichen Grundlagen fehlen (siehe auch Antrag 2.3). Als Konzept nach Art. 13 RPG kann die Finanzierung nicht hier geregelt werden, deshalb sind die zur Sicherung einer (Mit-)Finanzierung des Bundes nötigen Regelung ausserhalb des Konzeptes zu erlassen. Die Finanzierung muss selbstverständlich in einem Rechtssatz geregelt werden.

## **2.3 Planungsregionen**

### **2.3.1 Antrag**

Gemäss Antrag 2.1.1 soll der Bund die Federführung bei der Schaffung neuer Transitplätze übernehmen und nicht die Planungsregionen bzw. Kantone. Die Kompetenzen der Planungsregionen müssen entsprechend angepasst werden.

Sollte an der Aufgabenteilung gemäss dem aktuellen Konzept und damit an der Hauptverantwortung der Planungsregionen und der Kantone festgehalten werden, sind rechtliche Grundlagen zu erlassen, damit alle Planungsregionen über dieselben Kompetenzen und eine einheitliche Organisationsform verfügen.

### **2.3.2 Begründung**

Der Regierungsrat begrüsst grundsätzlich die Verstärkung der regionalen bzw. kantonsübergreifende Zusammenarbeit und Koordination. Falls Antrag 2.1 berücksichtigt wird, und der Bund die Hauptverantwortung bei der Schaffung von neuen Transitplätzen übernimmt, müssten die Kompetenzen der Planungsregionen angepasst werden. Themen wie die Standortsuche und Finanzen sollten schweizweit unter Federführung des Bundes behandelt werden und nicht in den Planungsregionen (siehe die vorangehenden Anträge 2.1 und 2.2.). Beispielhaft ist die nötige nationale Federführung am Reiseroutenabschnitt Biel-Solothurn-Oftringen-Aarau ersichtlich. Dort wären gemäss Konzept drei Planungsregionen mit insgesamt 9 Kantonen zuständig. Das Konstrukt der Planungsregionen würde daher auf solchen Abschnitten keine vereinfachte Standortwahl/Koordination ermöglichen im Vergleich zur heutigen Situation, sondern eher den Koordinationsaufwand erhöhen aufgrund der weiteren involvierten Kantone in den einzelnen Planungsregionen.

Sofern an den im Konzept vorgesehenen Verantwortlichkeiten festgehalten wird, muss der Bund deren Kompetenzen und Organisation einheitlich regeln. Ohne übergeordnete rechtliche Grundlagen besteht die Gefahr, dass für die Planungsregionen schweizweit unterschiedlichste Zusammenarbeitensformen mit unterschiedlichen Kompetenzen geschaffen werden, womit die angestrebte Koordination nicht möglich wäre.

## **2.4 Unterstützung bei der Bereitstellung geeigneter Grundstücke**

### **2.4.1 Antrag**

Der Regierungsrat beantragt, dass sich der Bund im Konzept verpflichtet, geeignete bundeseigene Grundstücke (z.B. im Baurecht) für die Realisierung von neuen Transitplätzen zur Verfügung zu stellen.

### **2.4.2 Begründung**

Im vorliegenden Konzept wird zwar in Kapitel 4.1 in Aussicht gestellt, dass der Bund die Verfügbarkeiten geeigneter Bundesgrundstücke prüft (Massnahme M1), dazu eine periodisch zu aktualisierenden Datengrundlage führt (Massnahme M2) und gemäss Leitvorstellung L6 (Kapitel 2.2) die Kantone unterstützt bei der Grundstücksuche sowie bei der Bereitstellung «von Grundlagen und Nutzungsbedingungen» der jeweiligen Grundstücke. Dies genügt aus Sicht des Regierungsrats aber nicht, auch wenn im Erläuterungsbericht (Kap. 4.1) ausgeführt wird, dass der Bund primär eigene Grundstücke mittels (verzinstem oder zinslosem) Baurecht zur Verfügung stellt. Im Konzept selber ist behördenverbindlich festzulegen, dass der Bund primär eigene Grundstücke im Baurecht zur Verfügung stellt.

## **2.5 Betrieb Transitplätze nicht konzeptrelevant**

### **2.5.1 Antrag**

Falls die Anträge 2.1 und 2.2 bezüglich Federführung durch den Bund abgelehnt werden, beantragt der Regierungsrat, dass Aussagen zum Betrieb von Transitplätzen aus dem Konzept gestrichen werden.

### **2.5.2 Begründung**

Aussagen zum Betrieb von Transitplätzen gehören nach Ansicht des Regierungsrats nicht in ein raumplanerisches Konzept im Sinn von Art. 13 RPG. Die entsprechenden Passagen sind daher zu streichen. Wird die Federführung (inkl. Finanzierung durch den Bund) beibehalten, handelt es sich nicht mehr um ein reines raumplanerisches Konzept im Sinn von Art. 13 RPG, wobei dann auch Inhalte zum Betrieb eingebaut werden können.

### 3. Weitere Hinweise

#### 3.1 Nennung der Minderheiten

Entgegen der Empfehlung auf der [Website](#) des BAK wird im vorliegenden Konzept weiterhin der (gemäss BAK überholte) Begriff «Fahrende» (gemäss Fussnote als Überbegriff) verwendet. Als Bundeskonzept sollte darin beispielsweise die heute gebräuchliche und anerkannte Bezeichnung «Jenische, Sinti und Roma mit fahrender Lebensweise» verwendet werden.

#### 3.2 Erläuterungen zur fahrende Lebensweise

Das Konzept enthält einleitend allgemeine Ausführungen zur fahrenden Lebensweise, zum Minderheitenschutz und zur Schaffung von Halteplätzen. Diese Ausführungen sowie der Erläuterungsbericht sind teilweise überholt und sollten aktualisiert werden. Unter anderem bleiben Familien mit fahrender Lebensweise in der Regel die gesamte Reisesaison auf demselben Transitplatz, wobei allenfalls innerhalb der Familie Wechsel stattfinden. Bewegungen oder Wechsel von gesamten Familien zwischen unterschiedlichen Transitplätzen sind hingegen selten. Möglicherweise ist der Halteplatzmangel ein Grund hierfür.

#### 3.3 Empfehlungen zur Grösse von Transitplätzen

Während im vorliegenden Erläuterungsbericht (im Kap. 3) die Erstellung von Transitplätzen mit einer Kapazität von mehr als 50 Stellplätzen empfohlen wird, werden im Handbuch der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende<sup>1</sup> aufgrund der Grösse der Familienverbände Transitplätze mit 20 - 40 Stellplätzen empfohlen. Der Erläuterungsbericht sollte entsprechend angepasst werden, zumal sich grosse Plätze nur bedingt bewährt haben.

#### 3.4 Funktion von Spontanhalten

Das Konzept empfiehlt in der Empfehlung E8 (Kapitel 4.2) die Zulassung von Spontanhalten primär als Übergangslösung bis zur Realisierung definitiver Transitplätze und als ergänzende Haltemöglichkeit in Spitzenzeiten. Spontanhalte, welche im Einverständnis mit der Grundeigentümerschaft erfolgen, haben eine wichtige Funktion in der ursprünglichen, traditionellen fahrenden Lebensweise. Die Empfehlung im Konzept sollte dahingehend überarbeitet werden, sodass einvernehmliche Spontanhalte grundsätzlich ermöglicht werden sollten, nicht nur zu Spitzen- oder Übergangszeiten.

#### 3.5 Kantonale Fach- oder Koordinationsstellen

Der Regierungsrat unterstützt die Empfehlung des Bundes zur Einrichtung von kantonalen Fach- oder Koordinationsstellen. Im Kanton Bern wurden mit der Einrichtung einer Koordinationsstelle positive Erfahrungen gemacht. Im Erläuterungsbericht könnten Beispiele von Kantonen aufgelistet werden, in welchen bereits Fach- oder Koordinationsstellen bestehen, damit sich interessierte Kantone daran orientieren könnten.

<sup>1</sup> Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende, 2023, Handbuch für die Planung, den Bau und Betrieb von Stand-, Durchgangs- und Transitplätzen für fahrende Jenische, Sinti und Roma, S. 63

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse

**Im Namen des Regierungsrates**



Philippe Müller  
Regierungspräsident



Christoph Auer  
Staatsschreiber