

Motion Martin Krebs (SP)/Rolf Zbinden (PDA)/Luzius Theiler (GPB-DA)/Christa Ammann (AL): Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende – Proaktives Vorgehen des Gemeinderates der Stadt Bern; Begründungsbericht

Am 2. Februar 2017 hat der Stadtrat folgende Motion Martin Krebs (SP)/Rolf Zbinden (PDA)/Luzius Theiler (GPB-DA)/Christa Ammann (AL) erheblich erklärt:

Seit dem 22. April 2014 protestierten auf der Kleinen Allmend Fahrende für mehr Stand- und Durchgangsplätze in der ganzen Schweiz – eine legitime Forderung angesichts der wenigen und überfüllten bestehenden Plätze. Der Gemeinderat hat offenbar nicht zu einer einvernehmlichen Lösung Hand geboten und die Räumung angeordnet.

Die Schweiz hat am 21. Oktober 1998 das Rahmenübereinkommen des Europarats vom 1. Februar 1995 zum Schutz nationaler Minderheiten (SR 0.441.1) ratifiziert. In seiner Botschaft vom 19. November 1997 an das Parlament (BBl 1998 1293, FF 1998 1033) hat der Bundesrat ausdrücklich festgehalten, dass die schweizerischen Fahrenden eine nationale Minderheit im Sinne des Rahmenübereinkommens bilden. Damit verpflichtet sich die Schweiz, die Bedingungen zu fördern, die es den Angehörigen nationaler Minderheiten ermöglichen, ihre Kultur zu pflegen und weiterzuentwickeln.

Die Fahrenden als Bevölkerungsgruppe mit schweizerischer Staatsangehörigkeit und einer wirtschaftlich und kulturell auf Nichtsesshaftigkeit ausgerichteten Lebensweise gelten als geschützte nationale Minderheit. Dass die geltende Rechtsordnung gegenüber den Fahrenden als nationaler Minderheit zumindest indirekte Diskriminierungen etwa im Bereich der Raumplanung und Baupolizei, im Bereich der Gewerbepolizei sowie der Schulpflicht enthält, kann als erwiesen gelten. Die nomadische Lebensweise ist ein wesentliches Element der kulturellen Identität der Fahrenden. Der akute Mangel an Haltemöglichkeiten in der Schweiz bedroht die nomadische Lebensweise und damit die Kultur der Fahrenden.

Am 28. März 2003 hat das Bundesgericht in seinem Urteil (1A.205/2002) ausdrücklich das Recht der Fahrenden auf angemessene Haltemöglichkeiten¹ anerkannt. So sind geeignete Zonen und Standorte vorzusehen, die den Fahrenden eine ihren Traditionen entsprechende Lebensweise ermöglichen. Sollte sich dafür keine bestehende Zone eignen, sind die planungsrechtlichen Grundlagen zu schaffen.

Für seit Jahren in Bern fest wohnende Fahrende konnten dauerhafte Lösungen der Standplatzfrage gefunden werden. Dagegen decken die bestehenden Durchgangsplätze im Kanton Bern – und damit auch auf Stadtgebiet – den Bedarf bei weitem nicht ab. So sind viele Fahrende gezwungen, auf ungeeignete Standorte auszuweichen, was zu Konflikten mit den Behörden und der sesshaften Bevölkerung führt.

Mit den fehlenden Durchgangsplätzen zwingt man die Fahrenden in eine rechtliche und soziale Grauzone. Nur wenn ein legaler Aufenthalt möglich ist, können Konflikte abgeschwächt, die Akzeptanz erhöht und auch Regeln durchgesetzt werden.

Die Fahrenden haben auf diese Anliegen aufmerksam machen wollen, und dies mit friedlichen Mitteln. Die Anordnung, die mobilen Toiletten zu schliessen und die Anlieferung einer Mulde für den Abfall zu verhindern, entbehrt überdies jeglicher Verhältnismässigkeit und leistete den in den blog-Medien gemachten unterschweligen oder direkten rassistischen Äusserungen gegenüber den

¹ Ein Standplatz ist eine Anlage, die während der Wintermonate ständig benutzt wird, ein Durchgangsplatz ein Standort für den kurzfristigen Aufenthalt während der Reisezeit von Frühling bis Herbst.

Fahrenden Vorschub. Auch ist es stossend, dass eine grössere Menge Bussen wegen angeblich widerrechtlichem Parkieren der Zugfahrzeuge ausgestellt wurde.

Die Haltung des Gemeinderates, das Parkplatzangebot für die BEA über das Grundrecht der Fahrenden auf friedlichen Protest zu stellen befremdet. Der Gemeinderat hätte zumindest für diesen Protest einen Ersatzstandort auf dem Gebiet der Gemeinde Bern anbieten müssen. Infrage wären etwa die Manuelwiese, das Gaswerkareal oder der Campingplatz Eichholz oder die Zivilschutzanlage Riedbach gekommen. Die nun erfolgte Räumung ist unverhältnismässig und entbehrt jeglicher auf eine pragmatische Problemlösung gerichteter Haltung. Es kam zu entwürdigenden Szenen, wie z.B. das Nummerieren von Menschen am Handgelenk mit Kabelbindern.

Der Gemeinderat wird aufgefordert:

1. die planungsrechtlichen Arbeiten für die Schaffung eines Durchgangsplatzes proaktiv anzugehen, dies obwohl die Schaffung von Durchgangsplätzen in erster Linie beim Kanton liegt. Insbesondere ist zu prüfen, ob nicht ein Angebot auf dem Gemeindegebiet der Stadt Bern geschaffen werden kann.
2. einen geeigneten Ersatzstandort für allfällige zukünftige Proteste anzubieten, wenn die Auffassung vertreten wird, dass das Parkplatzangebot für die BEA wichtiger ist als eine grundrechtlich geschützte Position der Fahrenden.
3. von einer Räumung und von jeglicher Gewalt gegen Personen und Sachen in gleichgelagerten Fällen zukünftig Abstand zu nehmen.
4. die auf dem Gemeindegebiet der Stadt Bern ausgestellten Bussen wegen angeblich widerrechtlichem Parkieren der Zugfahrzeuge zu annullieren.
5. sich bei den Fahrenden für das unverhältnismässige Vorgehen zu entschuldigen.

Begründung der Dringlichkeit

Es handelt sich um ein drängendes Problem und nach dem unverhältnismässigen Vorgehen des Gemeinderates ist eine rasche Richtigstellung des Sachverhaltes nötig.

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats abgelehnt.

Bern, 24. April 2014

Erstunterzeichnende: Martin Krebs, Rolf Zbinden, Luzius Theiler, Christa Ammann

Mitunterzeichnende: Leena Schmitter, Seraina Patzen, Mess Barry, Christine Michel, Halua Pinto de Magalhães

Bericht des Gemeinderats

Die Motion verlangt vom Gemeinderat in erster Linie die Aufnahme planungsrechtlicher Arbeiten für die Schaffung eines Durchgangsplatzes für Fahrende und die Prüfung der Frage, ob nicht auf dem Gemeindegebiet der Stadt Bern ein solches Angebot geschaffen werden könne (Motionspunkt 1). Die Motionspunkte 2 bis 5 betreffen sodann allesamt die Protestaktion von Fahrenden im April 2014 auf der Kleinen Allmend im engen Sinn: Die Bereitstellung eines Standorts für Proteste von Fahrenden, das Absehen von polizeilichen Räumungen im Falle von gleichgelagerten Fahrenden-Protesten, der Verzicht auf Bussen in Zusammenhang mit den Protesten vom April 2014 und das Aussprechen einer Entschuldigung bei den Fahrenden für die damaligen Ereignisse.

Die Motionspunkte 2 bis 5 betreffen inhaltlich unumstritten Bereiche, die in der Zuständigkeit des Gemeinderats liegen. Ihnen kommt deshalb der Charakter einer Richtlinie zu. Bedauerlicherweise wurde in der Motionsantwort des Gemeinderats vom 22. Oktober 2014 auf diesen Umstand nicht hingewiesen. Am Richtliniencharakter der Motionspunkte 2 bis 5 ändert dies aber nichts. Dazu kommt, dass die Motion vom Stadtrat erst zweieinhalb Jahre nach ihrer Einreichung behandelt wurde. Die Aufarbeitung der Vorfälle vom April 2014 war damals längst abgeschlossen und die Motionspunkte 2 bis 5 weitgehend obsolet geworden, zumal der Gemeinderat auf inhaltlicher Ebe-

ne mit der kurzfristigen Bereitstellung eines temporären Areal als Standplatz auf dem Schermenareal im Sinne der Fahrenden reagiert hatte.

Etwas komplexer verhält es sich mit Motionspunkt 1. Während der Forderung nach der Aufnahme planungsrechtlicher Arbeiten grundsätzlich Motionscharakter zukommt, wird diese Forderung durch den zweiten Satz des Motionspunkts relativiert. Dieser verlangt, es sei «insbesondere zu prüfen», ob ein entsprechendes Angebot auf dem Gemeindegebiet der Stadt Bern geschaffen werden könne. Diese Forderung hat unzweifelhaft Postulats- bzw. Richtliniencharakter. Aus der Stadtratsdebatte vom 2. Februar 2017 ging hervor, dass die primäre Zuständigkeit des Kantons – und nicht der Stadt Bern – für die Schaffung von Durchgangsplätzen unbestritten ist. Vor diesem Hintergrund hat der Gemeinderat entschieden, dem Stadtrat einen Begründungsbericht zur überwiesenen (Richtlinien-) Motion vorzulegen, auch wenn die Überweisung der Motion nicht im expliziten Bewusstsein um deren Richtliniencharakter erfolgte.

Wie erwähnt hatte der Gemeinderat schon in seiner schriftlichen Antwort vom 22. Oktober 2014 darauf hingewiesen, dass er den Fahrenden im Sinne einer temporären Lösung ein Areal an der Wölflistrasse auf dem Schermenareal als Durchgangsplatz zur Verfügung gestellt habe. Diese provisorische Lösung, die jeweils von Frühling bis Herbst zur Verfügung steht, wurde seither immer wieder verlängert, so auch im Jahr 2022. Die Stadt Bern trägt mit dieser Übergangslösung weiterhin viel zur Entschärfung der gesamtkantonalen Situation bei und wird dies auch weiterhin tun, bis andere Stand- und Durchgangsplätze im Kanton eröffnet werden können. Es ist aber ebenso klar, dass das Provisorium an der Wölflistrasse nicht zur dauerhaften Lösung werden kann und darf.

Zur gesamtkantonalen Entwicklung kann der Gemeinderat die nachfolgenden Informationen abgeben: Im Nachgang zur Überweisung der Motion konkretisierten sich erfreulicherweise die Bestrebungen zur Schaffung eines Transitplatzes für Fahrende in Wileroltigen, der einen substanziellen Beitrag zur Verbesserung der Situation für ausländische Fahrende leisten kann. Erfreulicherweise stimmten die Stimmberechtigten des Kantons Bern dem dafür erforderlichen Kredit im Februar 2020 zu. Anfangs 2022 hat die öffentliche Mitwirkung für die kantonale Überbauungsordnung stattgefunden.

Sodann konnten auf kantonaler Ebene die Planungsarbeiten und der Bewilligungsprozess für den Standplatz für Schweizer Fahrende in Erlach abgeschlossen werden. Der Start der Bauarbeiten sollte in Kürze erfolgen können. Für den Durchgangsplatz in Herzogenbuchsee befindet sich das Planungsverfahren in der Schlussphase. Ein Baubeginn im Jahr 2023 ist nicht ausgeschlossen. Für den geplanten Platz in Muri ist hingegen aufgrund der vorliegenden Einsprachen bedauerlicherweise mit einer mehrjährigen Verzögerung zu rechnen.

Fazit: Der Gemeinderat ist bereit, den Durchgangsplatz an der Wölflistrasse auf dem Schermenareal weiterhin als provisorische Lösung zur Verfügung zu stellen. Zudem wird er die laufenden Arbeiten zur Bereitstellung von Stand- und Durchgangsplätzen im übrigen Kantonsgebiet weiter eng verfolgen und begleiten. Soweit die Entwicklung es erfordern sollte, würde der Gemeinderat seine Vorgehensstrategie adaptieren und erneut zur Diskussion stellen.

Bern, 2. November 2022

Der Gemeinderat