Ein anderes Leben

Autor(en): **Rosenbaum, Harry**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin**

Band (Jahr): **17 (2010)**

Heft 192

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-884618

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

EIN ANDERES LEBEN

Keine Durchgangs- und Standplätze für Fahrende. Eine sesshafte Mehrheit im St.Galler Kantons- und Stadtparlament hat den Bau solcher Einrichtungen abgelehnt. Das macht Angst.

von HARRY ROSENBAUM

«Zigeunerabschreckung» 1983 in St. Margrethen: Die Gemeinde hatte unter dem CVP-Gemeindeammann Karl Dudler beschlossen, für mehrere tausend Franken beim Reserveparkplatz an der Bruggerhornstrasse einen «feuerverzinkten Kettenzaun» zu errichten. Er sollte durchreisende Fahrende daran hindern, hier Rast zu machen. «Die schlechten Erfahrungen, die wir mit dem fahrenden Volk machen, gehen auf keine Kuhhaut», steht im Gmeindsblättli zur Rechtfertigung der Wohnwagensperre. Damals wurden in vielen Ostschweizer Gemeinden eigentliche Vertreibungsstrategien für Zigeuner ausgekocht. Das ging von schikanösen Polizeikontrollen bis hin zu organisierten Überfällen durch Nachtbuben.

Die Schweiz gehört zu den wenigen westeuropäischen Ländern, die an den Fahrenden staatliche Verbrechen begangen haben. Durch das Hilfswerk «Kinder der Landstrasse» sind zwischen 1926 und 1972 im Auftrag von Vormundschaftsbehörden über 600 Mädchen und Buben jenischen Familien weggenommen worden. Um sie nicht «asozial aufwachsen» zu lassen, wurden sie in Heime gesteckt oder als Verdingkinder bei Bauern platziert.

Das Recht auf Halt

Warum sich der Staat bei der Erstellung von Durchgangs- und Standplätzen für Fahrende engagieren soll, hat einen ganz normalen und einen rechtlichen Grund. Einen normalen, weil Fahrende seit Generationen in diesem Land leben, Steuern zahlen und Militärdienst leisten; einen rechtlichen, weil im Rahmenübereinkommen des Europarates zum Schutz nationaler Minderheiten Fahrende als eine nationale Minderheit gelten. Der Bundesrat hatte schon Ende der achtziger Jahre die Kantone aufgefordert, die nötigen Infrastrukturen für die Fahrenden bereitzustellen. Viele Kantone und Gemeinden redeten sich aber damit heraus, dass für Durchgangs- und Standplätze das raumplanerische Instrument fehle. Klarheit verschaffte schliesslich das Bundesgericht. Es anerkannte in seinem Urteil vom 28. März 2003 ausdrücklich das Recht der Fahrenden auf angemessene Halteplätze. In der Raumplanung seien deshalb die speziellen Bedürfnisse der Fahrenden zu berücksichtigen, und die vorgesehenen Zonen beziehungsweise Standorte seien, wenn möglich, auch überregional zu koordinieren.

Einige Kantone haben bereits ein ausreichendes Angebot von Durchgangs- und Standplätzen gebaut, und die St.Galler Regierung hat vor Jahren zumindest den Willen dazu bekundet.

Ausrede Kostenfrage

Wo nun die Raumplanungsfrage geklärt ist, redet man sich bei der SVP geschlossen und bei der CVP mehrheitlich durch die Kostenfrage heraus. Mit 58 gegen 51 Stimmen wurde im vergangenen April im St.Galler Kantonsparlament gar nicht erst auf das Geschäft für den Bau von sechs Durchgangsplätzen – respektive auf den Kredit dafür in Höhe von rund sechs Millionen Franken – eingetreten. In den Reihen der SVP war von einem «Luxusprojekt» die Rede. Ein besonders schlauer Parteiaktivist meinte lapidar: «Der Kanton ist nicht verpflichtet, Plätze für Fahrende zu bauen.» Bei der CVP hiess es, wenn schon, dann halt billigere Varianten an kostengünstigeren Standorten zu suchen.

Düpiert vom Kantonsratsentscheid zeigte sich die FDP, die anscheinend ein Herz für Fahrende hat. «Es war bereits vor, aber auch während der Behandlung der Vorlage für die Finanzierung von Durchgangsplätzen für Fahrende spürbar: Zwar erkennen querbeet alle Fraktionen Handlungsbedarf für Fahrende, aber trotzdem möchte sich kaum jemand dafür einsetzen», hiess es im Pressedienst. Eine politisch einheitliche Linie scheint die FDP aber nicht zu haben, wenn es um die Fahrenden geht. Die Mehrheit der Fraktion stimmte im St.Galler Stadtparlament gegen einen Baukredit für die Errichtung eines Standplatzes im Schiltacker, der mit rund drei Millionen Franken veranschlagt war. Vorgesehen waren fünf einfache Doppeleinfamilienhäuser für Logis in den Wintermonaten. Jetzt wird nichts daraus.

Zukunft Minderheit

Zu viel Geld für eine so kleine Minderheit, sagte FDP-Sprecher Roger Dornier. Man laufe zudem Gefahr, damit ein Präjudiz für andere Minderheiten zu schaffen. Das sind Formulierungen, die Angst machen, weil sie böse Erinnerungen an Zeiten wecken, in denen Minderheiten nicht als gesellschaftliche Bereicherung, sondern als «Schädlinge» aufgefasst worden sind.

Der Präsident der Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende», der frühere appenzell-ausserrhodische SP-Regierungsrat Werner Niederer, glaubt nicht, dass es reine Kostenüberlegungen waren, die jetzt wichtige Infrastrukturerrichtungen für die Fahrenden – sowohl im Kanton wie in der Stadt St.Gallen – verhindert haben. «Das sind schon Vorurteile gegenüber einer anderen Art von Leben.» Fahrende erfüllen in der Schweiz die Pflichten wie alle anderen Bürgerinnen und Bürger auch. Zudem zahlen sie für die Benützung von Durchgangs- und Standplätzen kostendeckende Mieten und die Gebühren für Wasser und Strom. «Der Vorsteher des St.Galler Baudepartements Willi Haag und auch das kantonale Planungsamt haben grosse Anstrengungen bei der Ausarbeitung des Konzeptes für die Durchgangsplätze unternommen», sagt Niederer. «Umso bedauerlicher ist es, dass auf die Vorlage gar nicht eingetreten wurde.» Die Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende» wurde 1997 vom Bund gegründet. Sie hat den Auftrag, die Lebensbedingungen der fahrenden Bevölkerung in der Schweiz zu sichern und zu verbessern sowie einen Beitrag zur Wahrung des kulturellen Selbstverständnisses dieser während langer Zeit diskriminierten und verfolgten Minderheit zu leisten.

HARRY ROSENBAUM, 1951,
ist Journalist.

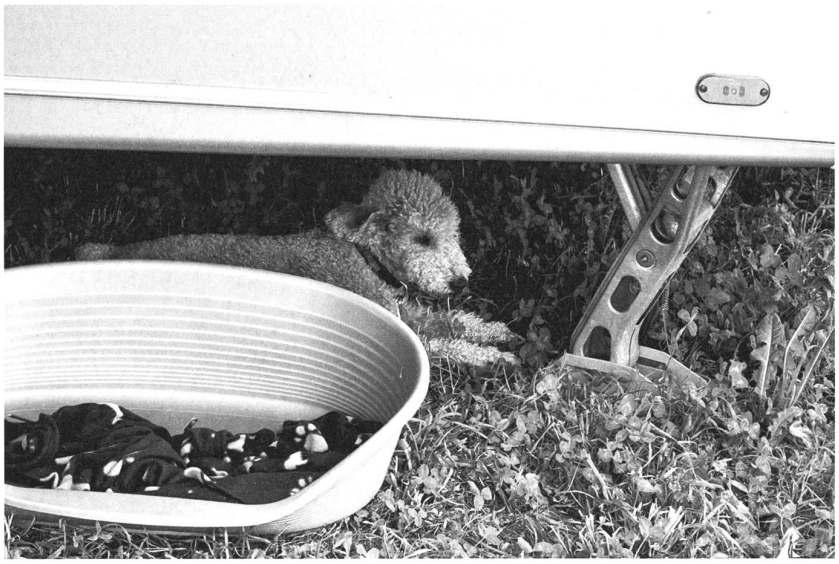
Fotos von Franziska Messner-Rast

Im Alter von zwölf Jahren bekommen die Kinder einen eigenen Wohnwagen. In einiger Zeit auch die drei, von links nach rechts: Nadia, Nico und Amando.

B

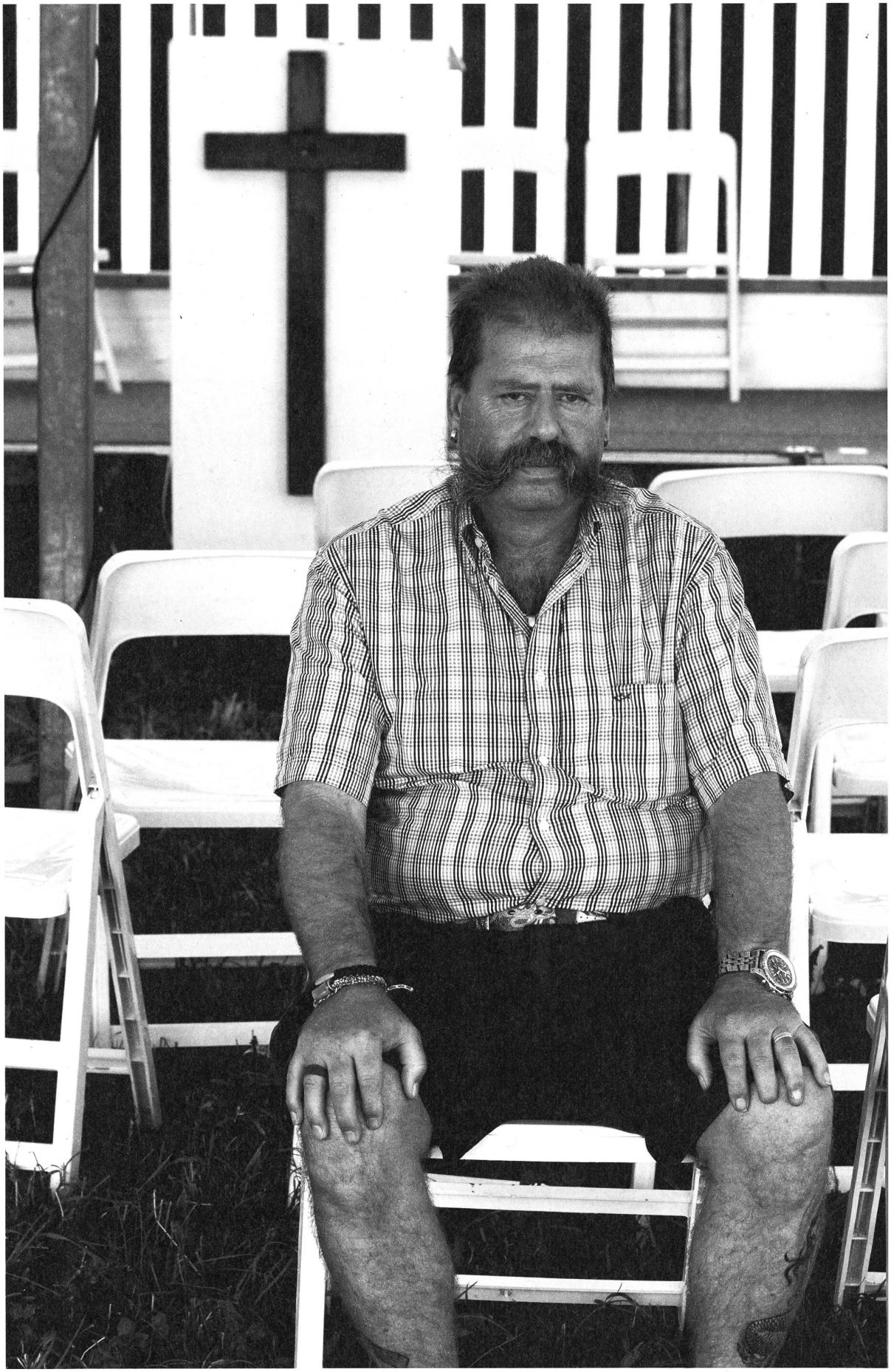
Rilana Birchler mit ihrem jüngsten Kind Lorena.

«Fahrende erfüllen in der Schweiz die Pflichten wie alle anderen Bürgerinnen und Bürger auch.»



Vor dem Wohnwagen haben die Männer das Sagen. Drinnen sei sie der Chef, sagt Cordula Huber.

King Louis sieht nett aus. Aber zum Glück ist der Paddington Terrier angekettet. Er bewacht pflichtbewusst bissig den Wohnwagen von Cordula und Bruno Huber. Früher gingen Fahrende in die Stadt und verdienten Geld damit, dass der «Zigeunerhund» in Wohngebieten der Sesshaften Ratten tötet. In der Schweiz gibt es 21 Paddington Terrier.



Bruno Huber im Zelt der Zigeunermission. In dieses Zelt setzen sich die Männer auch, wenn sie bestimmen, wohin die Weiterfahrt geht. Huber ist Altmetallhändler, Sprecher der Ostschweizer Sektion der Radgenossenschaft und Mitglied der Eidgenössischen Kommission gegen Rassismus.