

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 36 (2023)
Heft: 9

Artikel: Nomadische Räume, nomadische Versprechen
Autor: Kuny, Tamino / Bächtiger, Marcel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1050376>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Nomadische Räume, nomadische Versprechen

Nicht alle Menschen leben in Häusern, auch nicht in der Schweiz. Statt die nomadische Lebensform zu marginalisieren, sollten wir versuchen, von ihr zu lernen. Eine Annäherung in vier Kapiteln.

Text: Tamino Kuny und Marcel Bächtiger, Modell und Zeichnungen: Studio Ayoub & Lacaille / EPFL ENAC



Modell eines inoffiziellen Halteplatzes von Fahrenden in Lausanne-Bourdonnette

Die Geschichte der traditionell fahrenden und seminomadischen Völker ist in Europa zugleich eine Geschichte ihrer Diskriminierung. Oder wahlweise eine Geschichte ihrer Romantisierung. Vielleicht bedingt das eine das andere: Dass da eine Minderheit anders wohnt und lebt als der Durchschnittsmensch, kommt ihm verdächtig vor. Alles Nomadische wird deshalb an den Rand gedrängt und verfolgt, während es gleichzeitig – überhöht und verfremdet – als Versprechen eines anderen Lebens durch die Träume der Mehrheitsgesellschaft spukt.

Doch die Räume, in denen fahrendes Leben stattfindet, sind real, ebenso die Probleme, mit denen sich die Menschen, die ein fahrendes Leben führen, auseinanderzusetzen haben. Nomadische Räume sind eine Frage der Raumplanung und der Gestaltung. Und in der nomadischen Lebensweise wiederum finden sich vielleicht – fern jeglicher Romantik – einige Antworten in Hinblick auf eine zukünftige Architektur.

I. Vagabundenkongress und Weissenhofsiedlung

Stuttgart, 21. Mai, 1929

Auf dem Killesberg am Stadtrand von Stuttgart, im sogenannten Freidenker-Garten, findet über die Pfingsttage der «Erste Internationale Vagabundenkongress» statt, initiiert von Gregor Gog, dem Gründer der «Bruderschaft der Vagabunden» und Herausgeber ihrer Strassenzeitung «Der Kunde». Das Waldstück des Freidenker-Gartens grenzt unmittelbar an die Weissenhofsiedlung, deren weiss strahlende, prismatische Wohnhäuser kurz zuvor bezogen wurden. Die Tramps, die Obdach- und Arbeitslosen, die «Tippelschicksen» und «Tippelbrüder» mit Wanderstab und Bettelsack gehen also an den neuesten Bauten der Architekturavantgarde vorbei, am Doppelhaus von Le Corbusier und Pierre Jeanneret, am langen Wohnriegel von Mies van der Rohe oder an den drei Reihenhäusern von Mart Stam. Es ist eine seltsame Nachbarschaft und ein seltsames Zusammentreffen. Hat das eine etwas mit dem anderen zu tun?

Die Bauausstellung, derentwegen die Weissenhofsiedlung errichtet wurde, steht unter dem Motto «Wie wohnen?», und die radikal modernen Formen ihrer Architektur sind nicht zuletzt auch eine Antwort auf den grassierenden Wohnungsmangel in den krisengeschüttelten 1920er-Jahren. Es geht um Typisierung und Serienproduktion von Häusern, verkürzte Bauzeit und damit minimierte Kosten.

Auch der Vagabundenkongress ist Ausdruck von Armut und Wohnungsnot. Hunderttausende von Menschen sind in der Zeit um 1929 ohne festen Wohnsitz auf deutschen Landstrassen unterwegs, unzählige Arbeitslose, aber auch Abenteurer, Künstler und Sinnsucher, traditionell fahrende Völker und Handwerker auf der Walz. Krieg, Inflation und Weltwirtschaftskrise haben die auf materieller Sicherheit basierende bürgerliche Ordnung erschüttert, ins Vakuum sind Gurus und Revolutionäre getreten. Für Gregor Gog – selbst eine eigentümliche Mischung aus Anarchist und Apostel – sind die Vagabunden zugleich «Opfer einer verlogenen und korrupten Gesellschaft und Kinder eines imaginären Zukunftslandes, auserwählte Vorkämpfer einer radikalen seelischen und materiellen Erneuerung der Welt».

Dieses imaginäre Zukunftsland kennt keine Grenzen, keine Nationalitäten. Den Vagabunden, so verkündet Gog in seiner Eröffnungsrede im Freidenker-Garten, ist alles Heimat; die Erde erscheint ihnen als «wunderbares Haus und Feld». Kaum verwunderlich, dass die Bruderschaft der Vagabunden trotz Not und Armut keine Wohnungen und keine Fürsorge verlangt. Stattdessen erstrahlt am Horizont die Vorstellung von selbstverwalteten Herbergen.

Herbergen, die nicht vom Staat oder von der Kirche betrieben werden; die das Unterwegs-Sein befördern, statt zu eliminieren. Zwar betonen die Redner am «Ersten Internationalen Vagabundenkongress» immer wieder, dass das «Tippeln» keine freie Wahl sei, sondern Ausdruck von Not und Elend. Dass es sich nicht etwa um «harmlose nette Romantik in Lumpen und Sonnenschein» handle, sondern um eine revolutionäre Existenz. Aus der Not der Vagabunden erwächst aber gleichzeitig ihr utopisches Potenzial: das Unterwegssein, die Freiheit, die Offenheit zur Welt als Antithese zur eingekerkerten Existenz des Bürgertums.



Vom Monte Verità angereist: Gusto Gräser, Aussteiger und Naturprophet, hält am Vagabundenkongress in Stuttgart eine spontane Ansprache.

Der Architekturmoderne, die es einige hundert Meter entfernt zu bestaunen gab, war derlei nicht fremd. Ging es bei der «Neuen Wohnung» und beim «Neuen Bauen» nicht auch um Befreiung aus bürgerlichen Wohnzwängen, um die Durchdringung von Innen und Aussen, um das Haus als zu durchwandernde «promenade architecturale», um ein utopisches Zukunftsland, vom Muff schwerer Vorhänge befreit und stattdessen nach grosser weiter Welt riechend? Die an Schlafwagen erinnernde Raumkonzeption in Le Corbusiers Doppelhaus, die wie eine Schiffsreling amutenden Balkon- und Terrassengeländer, überhaupt die Loslösung der Bauten vom Boden – das alles spricht eine deutliche Sprache. Während Mies, Le Corbusier, Gropius und Konsorten die Ideale von Bewegung und Weltoffenheit aber architektonisch, das heisst am und im Haus, zu verwirklichen suchen, greifen die Vorstellungen des Vagabundenkongresses über das Haus hinaus. Sie deuten auf die ungehörige Idee hin, dass Zuhause-Sein vielleicht auch ohne Häuser möglich ist.

Die Weissenhofsiedlung ist heute Weltkulturgut und allen Schiffs- und Reisemetaphern zum Trotz fest in der Architekturgeschichte verankert. Vom Vagabundentreffen hingegen sind nur Texte und wenige Fotografien erhalten. Gregor Gog notierte: «Am nächsten Tag schon war alles zerstreut, weitergezogen, in Einsamkeit, überallhin. Kein sentimentaler Gruss ist nötig: wir wissen umeinander. Und wir ziehen weiter die Landstrasse, jeder seine.»

II. Pushbacks und Rearrangements

Lausanne, 4. Juli 2023, fast 100 Jahre nach dem Vagabundentreffen

Die Metrostation «Bourdonnette» erreichen wir vom Bahnhof aus innerhalb von zwölf Minuten. Hier, gleich neben der Autobahn A1, der städtischen Kläranlage und dem Tierkrematorium, liegt unser Ziel: Google-Maps-Eintrag «P+R Bourdonnette», öffentlicher Parkplatz, rund um die Uhr geöffnet. →



→ Zusammen mit Vanessa Lacaille und Mounir Ayoub vom Laboratoire d'architecture besuchen wir die Roma-Gemeinschaft, die hier an den raumplanerischen Rand gedrängt wird. Über die Sommermonate dient ihnen der Parkplatz als inoffizieller Halteplatz. Für Roma (Fahrende aus dem Ausland) gibt es im Kanton Waadt zu wenige offizielle Halteplätze, für Jenische und Sinti (Fahrende aus der Schweiz) fehlen sie gänzlich. Die meisten Fahrenden in Bourdonnette kommen aus Frankreich oder Italien, wo sie einen festen Winterwohnsitz haben. Auch wenn die Platzsituation in der Schweiz schlecht ist, kommen sie hierher, um saisonal zu arbeiten.

Vanessa Lacaille und Mounir Ayoub haben den Alltag der Fahrenden im Rahmen ihres Entwurfsstudios an der EPFL kennengelernt, wo sie 2022/23 unterrichteten und vorschlugen, die Architektur ausgehend von der nomadischen Welt zu hinterfragen. Im Austausch mit fahrenden Gemeinschaften in verschiedenen Landesteilen erarbeiteten ihre Studentinnen und Studenten Modelle und Zeichnungen der Halteplätze und führten Gespräche mit den Fahrenden. Im ersten der beiden Semester wagten sie einen «nomadischen Selbstversuch» im eigenen Wohnwagen. Das Experiment zielte darauf ab, den Reichtum des nomadischen Wohnens zu verstehen, fixe Vorstellungen vom Zusammenleben zu überwinden, von innen heraus aufzubrechen. «Hintergründig stellt es unsere Art, die Welt zu bewohnen, infrage», betonen Lacaille und

Ayoub. Mit diesem Projekt sind sie auch an der diesjährigen Architekturbiennale in Venedig vertreten. «Bei der Auseinandersetzung mit der Welt der Fahrenden geht es gleichzeitig darum, dass wir uns solidarisch zeigen und uns raumpolitisch für eine Minderheit einsetzen, von deren Lebensweise wir viel lernen können.»

Tatsächlich betreten wir in Bourdonnette eine andere Welt. Um zum Halteplatz zu gelangen, müssen wir die vierspurige Avenue du Chablais überqueren, die Unterführung ist gesperrt. Auf der anderen Strassenseite blicken wir über ein kleines Meer aus Wohnwagen. Der Parkplatz liegt einige Meter tiefer als die Strasse. Noch auf dem Weg nach unten fällt uns ein Kleintransporter auf, dessen Schiebetür offen steht. Zwei Waschmaschinen rotieren darin vor sich hin. Unten erstreckt sich vor uns so etwas wie eine Spielstrasse, nur sind die «Häuser» bescheidener als im Einfamilienhausquartier. Die «Strasse» ist zu beiden Seiten von Wohnwagen gesäumt, die von mehreren Familien bewohnt werden. Eine Wohneinheit besteht

aus dem Wohnwagen und dem vorgespannten Zeltdach. Der gemeinschaftliche Aussenraum hat eine wichtige soziale Bedeutung. Zwischen den Wagen spielen Kinder, die Erwachsenen sind entweder beschäftigt oder sitzen um einen der gedeckten Tische im Schatten der Vorzelte. Gekocht wird ebenfalls im Freien. Die zweiachsigen Wohnwagen dienen den Familien vor allem als Schlafkabinen. Jugendliche ab etwa 15 Jahren erhalten ihren eigenen, einachsigen Wohnanhänger. «Als wir das letzte Mal hier waren und zusammen mit den Studierenden ein Modell des räumlichen Arrangements bauten, gab es mehr Caravans, die viel dichter beieinanderstanden. Den gemeinschaftlich organisierten Raum gab es in dieser Form noch nicht», sagt Simon Durand, der zum EPFL-Team zählt. Einige Fahrende sind weitergezogen. Von Zeit zu Zeit, wenn andernorts Stellplätze frei werden, zieht ein Verband aus Familie und Freunden weiter, und die vor Ort verbliebene Gemeinschaft reorganisiert den Halteplatz. Die kontinuierliche Neuordnung der Räume zum Wohl aller fasziniert.

Am Ende der Strasse treffen wir auf einen Mann, der sich uns mit Namen Goya vorstellt. Lacaille, Ayoub und Durand kennt er bereits. Zwei Studierende stossen dazu, wir werden von Kindern umringt und stellen uns in den Schatten eines Baums. Die Sonne brennt erbarmungslos auf den Asphalt. Goya lehnt sich an ein Auto. «Gibt es Neuigkeiten?», will er wissen. Seit Lacaille und Ayoub mit den Fahrenden in Bourdonnette im Austausch stehen, suchen sie das Gespräch mit der Gemeinde, um die Anliegen der Gemeinschaft zu vertreten. Ohne Auftrag, so gut es geht. «Keine Neuigkeiten.» Wo die Fahrenden im nächsten

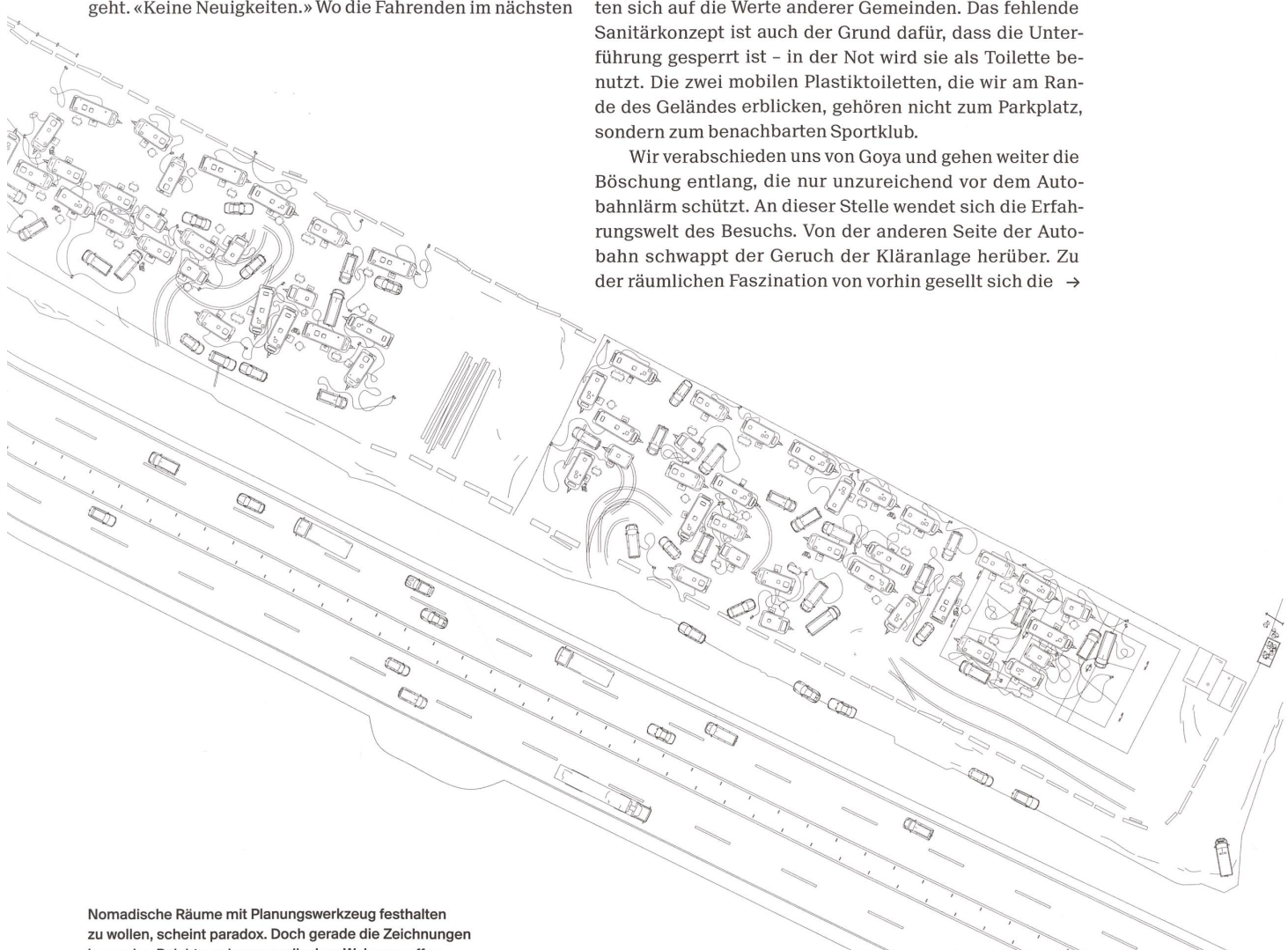
Jahr werden Halt machen können, bleibt unbeantwortet. Gleichzeitig müssen sie für den inoffiziellen Halteplatz viel Geld zahlen: 20 bis 30 Franken pro Tag und Wohnwagen. Für die 110 bis 140 Wohnwagen macht das über den besagten Zeitraum mehrere hunderttausend Franken. Zusätzlich zum Parkplatz stellt die Gemeinde im Gegenzug Wasser und Elektrizität zur Verfügung; sanitäre Einrich-



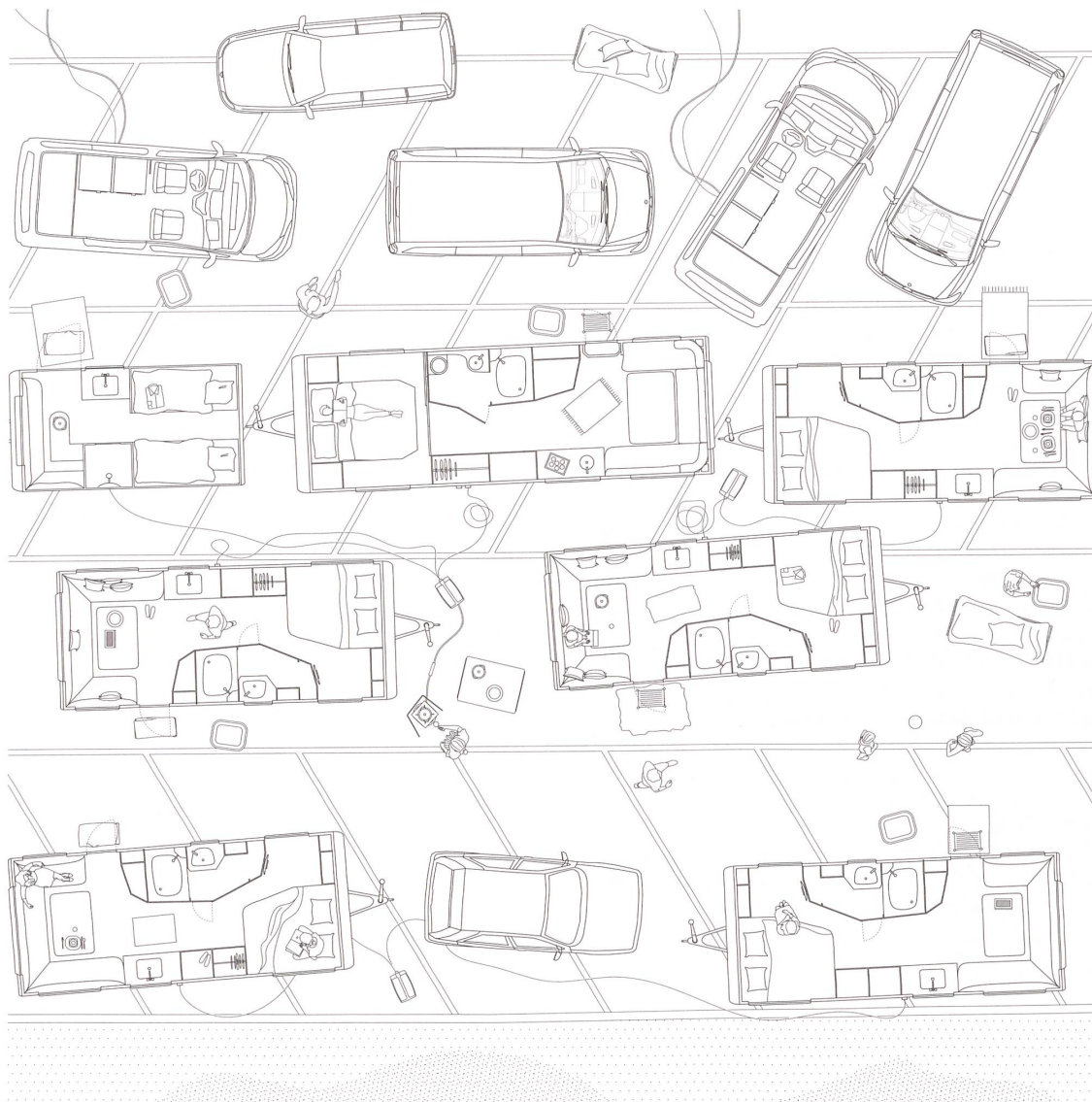
«Pushback» in Bussigny: aufgebrochener Asphalt

tungen fehlen. Wie sich die Kosten genau zusammensetzen, ist laut Vanessa Lacaille nicht klar. Gemeinden stützen sich auf die Werte anderer Gemeinden. Das fehlende Sanitärkonzept ist auch der Grund dafür, dass die Unterführung gesperrt ist – in der Not wird sie als Toilette benutzt. Die zwei mobilen Plastiktoiletten, die wir am Rande des Geländes erblicken, gehören nicht zum Parkplatz, sondern zum benachbarten Sportklub.

Wir verabschieden uns von Goya und gehen weiter die Böschung entlang, die nur unzureichend vor dem Autobahnärm schützt. An dieser Stelle wendet sich die Erfahrungswelt des Besuchs. Von der anderen Seite der Autobahn schwappt der Geruch der Kläranlage herüber. Zu der räumlichen Faszination von vorhin gesellt sich die →



Nomadische Räume mit Planungswerkzeug festhalten zu wollen, scheint paradox. Doch gerade die Zeichnungen legen den Reichtum des nomadischen Wohnens offen.



Die Wohnwagen dienen den Fahrenden vor allem als Schlafkabinen.

→ Misere, die die Fahrenden tagtäglich erleiden. Ein junger Mann kommt uns entgegen: «Il y a un problème?» Die Anwesenheit von Unbekannten ist kein gutes Zeichen für eine Minderheit, die nach wie vor Diskriminierung erfährt. Wir beschwichtigen. Ein paar Meter weiter löst sich das Wohnwagenarrangement auf. Ein Auto nähert sich, ein anderes rauscht an uns vorbei. Bei der Ein- und Ausfahrt zum Parkplatz begegnen wir schliesslich den Elementen, mit denen die Fahrenden in ihrer räumlichen Praxis zu kämpfen haben. Auch diese haben die Studierenden katalogisiert. Stichwort «Pushback». In Bourdonnette limitieren von der Polizei hergeschaffte Betonblöcke und eine mit Schutt gefüllte Mulde den Zugang zum Parkplatz. Die gleichen Elemente blockieren laut Katalog Parkplätze in Crissier, Bussigny und Renens sowie weitere Parkplätze in Lausanne. Beim «Parking de l'Espace Veillon» in Bussigny wurde gar der Asphalt aufgebrochen, die Fläche unbenutzbar gemacht. Auf dem während langer Zeit verlassenen Veillon-Areal plant Swissscanto Invest Wohnraum für rund 1000 Sesshafte sowie Büro- und Gewerbeflächen.

Trotz der unwirtlichen Umgebung von Bourdonnette und unter Berücksichtigung der widrigen Bedingungen, denen die Fahrenden ausgesetzt sind, ermöglicht die Arbeit des EPFL-Studios unter dem Titel «Welcome in

Nomadland» einen Perspektivenwechsel. Nomadische Räume mit Planungswerkzeug festhalten zu wollen, scheint paradox. Doch gerade die Modelle und Zeichnungen legen den Reichtum des nomadischen Wohnens offen. Statt des bekannten und von vielen Vorurteilen geprägten Aussensblicks entsteht eine innere Vorstellung. Die Welt der Fahrenden, die wir in Lausanne-Bourdonnette kennenlernen durften, ist eine Welt der kontinuierlichen Neuordnung.

In Erinnerung bleibt auch folgende Episode: Einmal fordert Vanessa Lacaille Mounir Ayoub auf, nicht zu lange vor den Wohnwagen stehen zu bleiben, sondern weiterzugehen. Wir befinden uns auf einem instabilen Terrain: Wann ist unser Blick problematisch? Wann handeln wir solidarisch? Und was können wir von der räumlichen Erfahrung der Fahrenden lernen? Anders formuliert: Was brauchen wir wirklich zum Leben?

III. «Uns ist ein Stück Freiheit mitgegeben»

Bern, 21. Juli 2023

Kann man in der Schweiz nomadisch leben? Wie ergeht es den Menschen, zu deren Kultur eine fahrende Lebensweise gehört? Welche Räume stehen ihnen zur Verfügung? Wir fahren in die Bundeshauptstadt und treffen uns dort mit Uschi Waser und Simon Röthlisberger.

Uschi Waser ist Jenische und Präsidentin der Stiftung «Naschet Jenische», die sich für die Opfer des Pro-Juventute-Hilfswerks «Kinder der Landstrasse» einsetzt. Sie wurde selber im Alter von drei Monaten ihren Eltern entrissen und verbrachte ihre gesamte Kindheit und Jugend zwangsversorgt in Heimen und bei Pflegefamilien. Die Stiftung «Naschet Jenische» kämpft dafür, dass das an jenischen Kindern begangene Unrecht mit allen Konsequenzen aufgearbeitet wird.

Simon Röthlisberger ist Geschäftsführer der Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende». Sie soll dazu beitragen, dass die während eines langen Zeitraums diskriminierten und verfolgten Minderheiten von Jenischen, Sinti und Roma ihr kulturelles Selbstverständnis wahren können, und setzt sich schwerpunktmässig für mehr Stand- und Durchgangsplätze ein.

Die Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende» wurde vor bald 30 Jahren vom Bund gegründet und hat den Auftrag, die Lebensbedingungen von Jenischen, Sinti und Roma in der Schweiz zu verbessern. Derselbe Bund will nun gemäss neuer Kulturbotschaft die Fördergelder für die Schaffung von Halteplätzen kürzen. Was bedeutet das für die Zukunft der Fahrenden?

Simon Röthlisberger: Auf jeden Fall ist es ein Zeichen in die falsche Richtung. Es braucht mehr Effort für genug Halteplätze. Wenn nun die Fördergelder des Bundes heruntergefahren werden, liefert der Bund nicht mehr, sondern weniger Anreize für Kantone und Gemeinden. Und wie die oft schleppende Planung und Realisierung von Halteplätzen zeigt: Es braucht solche Anreize. Die Verantwortung für Halteplätze liegt aber nicht nur beim Bund: Mit den Geldern, die in der Kulturbotschaft vorgesehen sind, können bis zu 50 Prozent der Kosten eines Halteplatzes übernommen werden, den Rest finanzieren Kantone und Gemeinden. Grundsätzlich stehen die Kantone und Gemeinden in der Verantwortung – bei der Standortsuche, bei der Planung und Realisierung. Den entscheidenden Unterschied bei der Frage, ob etwas voranschreitet oder nicht, machen die Hartnäckigkeit der zuständigen Behörden und der politische Wille.

Uschi Waser: Jenische und Sinti sind seit 2016 anerkannte nationale Minderheiten. Das nützt aber nichts, wenn sie ihre Kultur nicht leben können. Viele Jenische arbeiten nun mal fahrend, traditionellerweise als Messerschleifer oder Hausierer, in Zukunft vielleicht auch als Physiotherapeuten oder mobile Steuerberater – es gibt viele Möglichkeiten. Und sie fahren nicht alleine, sondern im Verbund mit Geschwistern, Eltern und Cousins. Der intensive Familienzusammenhalt hängt wiederum mit dem Leben auf den Plätzen zusammen: Wohnwagen können viel näher zusammenrücken als Wohnungen.

Das Argument des Bundes lautet, dass die zur Verfügung gestellten Gelder für neue Plätze in der Vergangenheit gar nicht abgeholt worden seien. Das hat aber weniger mit fehlenden Bedürfnissen als vielmehr mit langen und verzögerten Bewilligungsprozessen zu tun.

Simon Röthlisberger: Richtig. Und nun kann man sich fragen, warum das so ist. Einerseits handelt es sich bei Halteplätzen für Fahrende um Raumplanungs- und Bauprojekte, und diese nehmen immer eine gewisse Zeit in Anspruch. Andererseits sind die nicht abgeholten Gelder Ausdruck des mangelnden Interesses der zuständigen Behörden. Für kommunale Exekutiven hat ein Halteplatz für Jenische und Sinti selten oberste Priorität. Lieber stellt man das freie Grundstück für Wohnraum zur Verfügung, schafft Arbeitsplätze und Steuererträge. Selbstverständlich gibt es auch Gemeinden, die die Vorteile erkennen, wenn sie mithelfen, einen offiziellen Halteplatz zu erstellen: Sie haben eine «geregelte Situation» – im Gegensatz zu allfälligen irregulären Landnahmen – und sie leisten einen Beitrag zum Minderheitenschutz.

Geht es im negativen Fall auch um Angst oder Vorbehalte?

Uschi Waser: Sicher. Man hört doch immer wieder dieselben alten Geschichten: Sie stehlen, sie arbeiten nicht, sie lassen eine Schweinerei zurück. Wenn ich die Kommentare in den Medien und in den sozialen Netzwerken lese, wird mir gleich schlecht. Es sind seit Jahr und Tag dieselben Vorurteile. Man kann sie immer wieder hervorholen, sie funktionieren immer.

Ohne Plätze ist es schwierig, ein fahrendes Leben zu führen. War es früher einfacher?

Simon Röthlisberger: Der Druck auf die Raumverteilung hat mit der Verdichtung sicherlich zugenommen. Das merkt man besonders im Mittelland. Die Nischen, die es gab, sind weniger geworden.

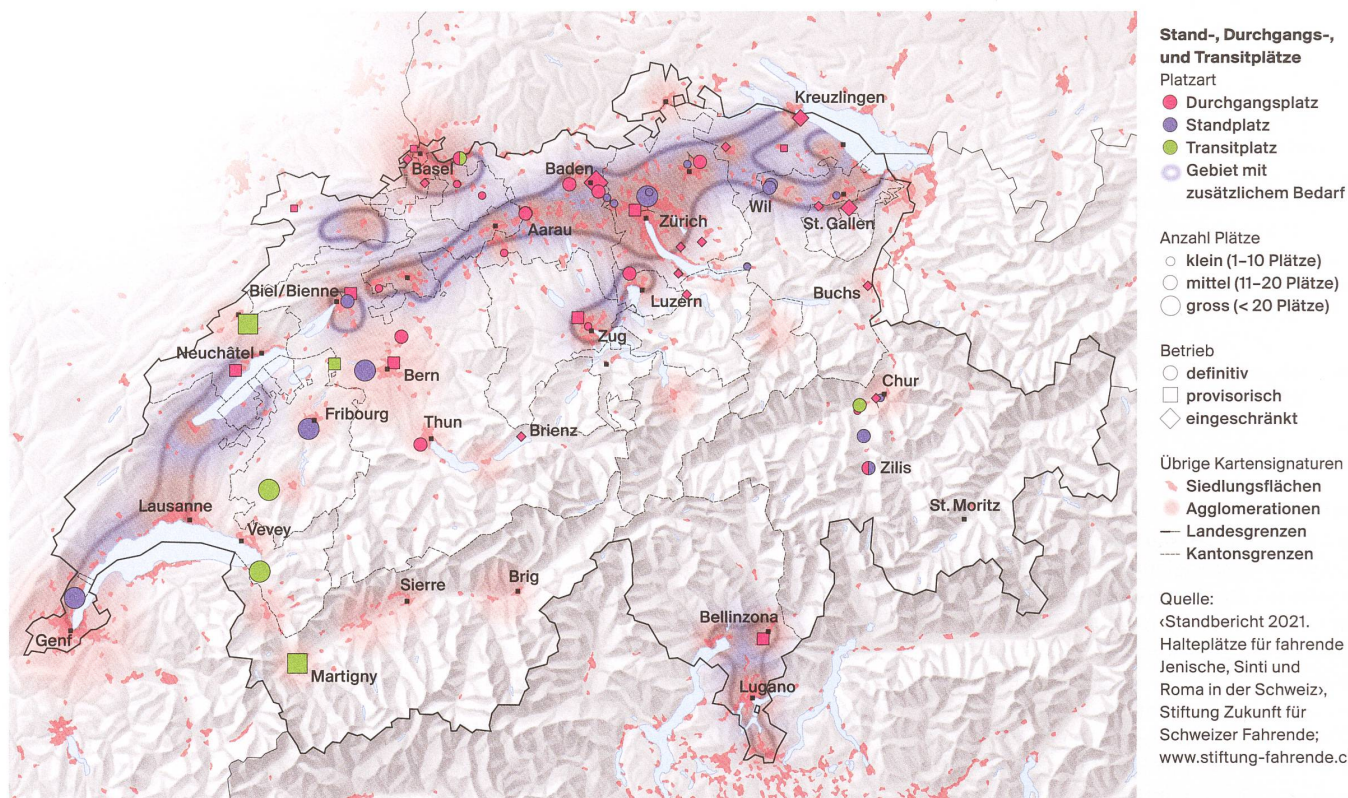
Uschi Waser: Man hat uns früher nicht gewollt und will uns noch immer nicht. An Freiflächen würde es ja nicht mangeln. Man denke nur an die unzähligen Campingplätze und Schwimmbäder, die von Herbst bis Frühling leer stehen und über eine hervorragende Infrastruktur verfügen. Dagegen gibt es schweizweit gerade einmal 47 Standplätze.

Wie würde denn ein idealer Platz aus Sicht der Jenischen aussehen?

Uschi Waser: Das kommt darauf an, mit wem man spricht. Es ist nicht anders als bei einer Wohnung: Die einen wollen dies, die andern das. Was aber unabhängig von den individuellen Bedürfnissen und den finanziellen Möglichkeiten für alle wichtig ist, ist ein guter Boden: Er muss so beschaffen sein, dass man ihn gut befahren kann und dass der Wagen nicht im Schlamm versinkt nach ein paar Tagen Regen. Die Ansprüche sind gar nicht so gross. Allerdings ist das auch eine Folge der Platznot. →



Gelebt und gekocht wird im Freien.



→ **Simon Röthlisberger:** Die Not ist ein wichtiges Stichwort. Die Not macht unwählerisch. Und sie führt dazu, dass die geografische Lage der Plätze sehr unvorteilhaft ist. Häufig befinden sich Stand- und Durchgangsorte in der Nähe von Autobahnzufahrten oder neben grossen Strassen. Häufig sind sie schlecht erschlossen, häufig liegen sie unter einer Hochspannungsleitung, neben einer Kläranlage oder einem Schiessplatz. Und das Niveau der Infrastruktur liegt deutlich unter demjenigen eines Campingplatzes. Das ist eine Form von diskriminierender Raumplanung. Sich dessen bewusst zu sein, ist ein erster Schritt zur Behebung dieses Missstandes. Übrigens hat die Stiftung <Zukunft für Schweizer Fahrende> mit Unterstützung des Bundesamts für Kultur und des Bundesamts für Raumentwicklung in einem neuen Handbuch Standards für Halteplätze festgelegt. Darin erklären wir nicht nur die rechtlichen Grundlagen, sondern auch, welche Infrastruktur notwendig ist oder wie ein guter Betrieb funktioniert. Zudem machen wir erstmals deutlich, wie mit einer ökologisch wertvollen Gestaltung der Halteplätze ein Mehrwert für die Gemeinden, für die Jenischen und die Sinti und für die Biodiversität entsteht.

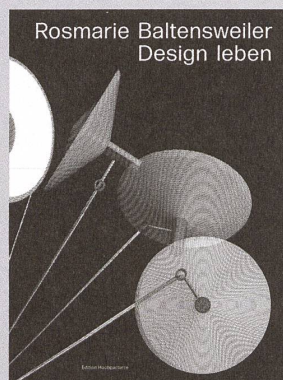
Gibt es unterdessen auch gute Beispiele? Neue Plätze, die die Anforderungen erfüllen?

Simon Röthlisberger: Die gibt es. Beispielsweise in Wittinsburg, einer kleinen Gemeinde, die bereit war, ihren alten Halteplatz zu sanieren. Der Kanton Basel-Landschaft hat die Verantwortung für die Nutzungsplanung übernommen. Das hat sehr gut geklappt. Auch in Erlach, Herzogenbuchsee und Muri bei Bern sind sehr gute Plätze entstanden.

Uschi Waser: Das sind auch Beispiele für das funktionierende Nebeneinander von Sesshaften und Nicht-Sesshaften. Davon hört man viel zu wenig. Eigentlich sollten diese Gemeinden die Bevölkerung und die Behörden anderer Gemeinden einladen, um ihnen zu zeigen: So schlimm, wie ihr es euch ausmalt, ist es doch gar nicht!

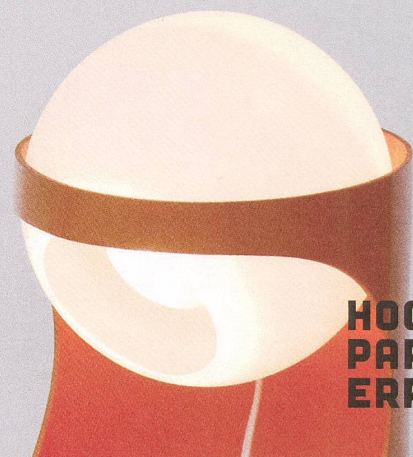
Man kann sich gut vorstellen, dass ein solcher Einblick ins Leben der Fahrenden bei vielen Sesshaften auch eine gewisse Faszination auslösen würde.

Simon Röthlisberger: Als Nicht-Jenischer, Nicht-Sinti und Nicht-Roma kann ich das bestätigen. Mich fasziniert immer wieder der besondere räumliche Bezug zum Land, den diese Lebensweise hervorbringt. Es entstehen ganz andere Zusammenhänge und andere Schwerpunkte, als



<Rosmarie Baltensweiler. Design leben> – die reichhaltige Monographie macht die preisgekrönte Designerin und Innenarchitektin auch als Unternehmerin und Frau sichtbar.

268 Seiten, 530 Abbildungen, Fr. 85.–, mit Abo Fr. 68.–
edition.hochparterre.ch



**HOCH
PART
ERRE**

sie die Karte der offiziellen Schweiz zeigt. Die Jenischen, Sinti und Roma leben in grenzübergreifenden Räumen. Das führt auch zu Reibungen mit den föderalen Strukturen, die auf Sesshaftigkeit ausgerichtet sind.

Uschi Waser: Uns ist ein Stück Freiheit gegeben, und die beanspruchen wir auch. Es gibt ein Leben neben der Arbeit. Wenn du finanziellen Druck hast, gehst du vielleicht zwei Tage lang intensiv arbeiten. Aber danach legst du die Hände in den Schooss, weil schönes Wetter ist. Fahren bedeutet nun mal eine gewisse Freiheit. Das ist ja auch der Grund, warum die Sesshaften es uns gleichtun – in ihren Ferien.

Simon Röthlisberger: Es gibt offensichtlich ein neues Interesse am nomadischen Lebensstil. Wir haben hier in der Geschäftsstelle immer wieder Anfragen von Menschen, die weder Roma noch Sinti noch Jenische sind, aber fahrend oder nomadisch unterwegs sind. Und es stellen sich die gleichen Fragen: Wie mache ich es mit dem Wohnsitz, wenn ich keinen festen Aufenthaltsort habe? Wie kommuniziere ich mit den Behörden?

Tatsache ist, dass nur noch ein kleiner Prozentsatz der Schweizer Jenischen und Sinti ein fahrendes Leben führt. Die meisten sind oder waren sesshaft.

Uschi Waser Zwangsweise sesshaft, zumindest teilweise. Sie sehen ja, wie mühsam es ist, ein fahrendes Leben zu führen. Sie sehen ja die Probleme und die Konflikte, die entstehen, weil es zu wenig Plätze gibt.

Wenn es also mehr gute Plätze gäbe, würden auch wieder mehr Menschen fahren?

Uschi Waser: Ja, davon bin ich überzeugt.

IV. Nachgedanken

Korrespondenz zwischen den Redaktoren, Ende Juni 2023

Tamino Kuny: Auf der Rückfahrt vom Interview in Bern bin ich vor allem an einem Gedanken hängengeblieben: dem Boden als «erste Infrastruktur». Als Antwort auf die Frage, wie denn ein idealer Halteplatz aussehen würde, nannte Uschi Waser zuerst die Bodenbeschaffenheit – vor dem Wasser, der Elektrizität und den sanitären Einrichtungen. Stabil müsse der Boden sein, aber durchlässig. Wenn die Fahrenden weiterziehen, bleibt nichts zurück. Der Boden steht allen zur Verfügung und wird nur auf Zeit besetzt. Diese Idee gibt es nicht nur bei den Fahrenden, aber sie leben sie konsequent vor.

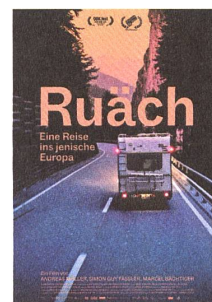
Marcel Bächtiger: Mich beschäftigt in diesem Zusammenhang eine mir fremde Vorstellung: draussen zu Hause zu sein. Wir haben es bei unserem Besuch in Lausanne-Bourdonnette gesehen, wo der von Wohnwagen gebildete Aussenraum mit Vorzelten die gemeinsame Stube bildet. In dieser Eigenheit des nomadischen Raums sehe ich ein grosses Potenzial, auch und gerade für nichtnomadische Lebensweisen. Die eigentliche Wohnung wird aufs notwendige Minimum reduziert, dafür erhält man ein

Maximum an Aussenraum und an Weltbezug. Die Wohnung ist kein Innenraum mehr, sondern entsteht im Zusammenspiel mit Landschaft und Stadt. Wäre das nicht ein hoffnungsvolles Bild für eine klimabewusste Architektur?

Tamino Kuny: Ich stimme dir zu. Meiner Meinung nach geht es jedoch weniger um ein Bild, als vielmehr um eine klimasensible Art und Weise, sich in der Welt zu bewegen. Wenn die «eigentliche Wohnung» im Platz beschränkt ist, wie du sagst, ist es gleichzeitig wichtig, dass um sie herum eine grosszügige Bewegung stattfinden kann. Im Sommer ist der Bewegungsradius grösser als im Winter. Die Vorzelte spenden Schatten, der Wind weht durch sie hindurch. Der Grossteil unserer Raumproduktion geht dagegen immer noch von einer statischen Idee von Komfort aus. Von nomadischen Lebensweisen können wir lernen, uns den klimatischen Bedingungen dynamisch anzupassen. Stattdessen werden sie von der Raumplanung verdrängt, so dass sie ausser Sichtweite geraten.

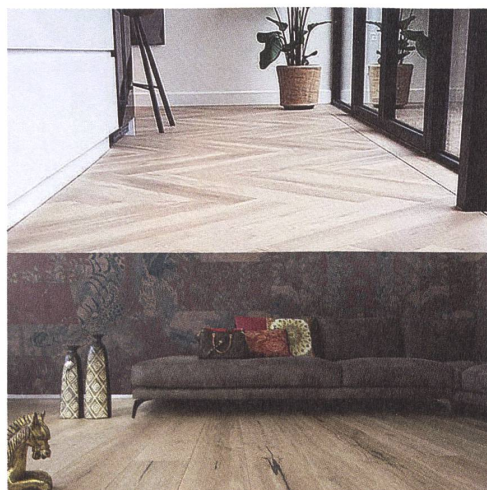
Marcel Bächtiger: Dabei wäre Sichtbarkeit wichtig. Einerseits für die fahrenden Minderheiten, deren raumplanerische Diskriminierung es gar nicht zulässt, dass die Mehrheitsgesellschaft ihre Lebensweise als Selbstverständlichkeit akzeptiert. Andererseits für uns selbst: Die Anwesenheit anderer Lebensweisen in unserem unmittelbaren Umfeld stellt das Bekannte infrage und eröffnet neue Vorstellungswelten. Was die Idealisierung nomadischer Architektur im Kontext der Klimakrise betrifft, bin ich gleichzeitig vorsichtig. Wohnwagen oder andere «shelters» muten zwar bescheiden an, doch nehmen ihre Individualität und ihre Mobilität viel Raum und Ressourcen in Anspruch. Die breite Multiplizierung der nomadischen Lebensweise – ohnehin ein rein hypothetisches und kulturell fragwürdiges Szenario – taugt nicht als tragfähiges Zukunftsmodell. Die Qualitäten und Versprechen der nomadischen Architektur können aber zur Entwicklung neuer, ökologisch progressiver und lebenswerter Strukturen für die wachsende sesshafte Bevölkerung beitragen. Das verlangt jedoch nach einer Übersetzungsleistung. Und nach Offenheit. Mit der gesellschaftlichen und räumlichen Marginalisierung «fremder» Lebensweisen allerdings verfestigt sich lediglich die Norm – als wäre die aktuelle Form des Bauens und Wohnens die einzig denkbare und mögliche.

Tamino Kuny: Ich finde es jedenfalls bemerkenswert, dass das Interesse an nomadischen Architekturen immer dann wieder auftaucht, wenn wir als Gesellschaft vor der Herausforderung stehen, viele Wohnungen zu bauen. Die Frage lautet: Wie könnten diese noch aussehen? Gerade jetzt, im Kontext der Klimakrise, brauchen wir andere Vorstellungen von Zusammenleben als bisher. Die gemeinsame Imagination ist gefragt. Ob fahrend oder sesshaft, wir bewohnen dieselbe Erde. ●



Der Film zum Thema

Seit Anfang September ist in den Deutschschweizer Kinos «Ruach – Eine Reise ins jenische Europa» zu sehen. Der Dokumentarfilm von Andreas Müller, Simon Guy Fässler und Hochparterre-Redaktor Marcel Bächtiger ist in enger Zusammenarbeit mit den Porträtierten entstanden und entfaltet ein reichhaltiges Panorama jenischen Lebens. «Da haben sie gemeinsam, fast wie im Märchen, sieben Jahre lang daran gearbeitet, Menschen zu Wort kommen zu lassen, deren Leben nicht wie im Märchen verlief», schreibt Franz Hohler. «Erschreckend sehenswert.»



DIELENWERK

Parket & Landhausdielen

DIELENWERK
Parket & Landhausdielen GmbH
Überlandstrasse 18 | 8953 Dietikon
T: 044 621 39 11 | M: 078 800 73 91
contact@dielenwerk.ch
www.dielenwerk.ch

