

Zeitschrift:	Scharotl / Radgenossenschaft der Landstrasse
Herausgeber:	Radgenossenschaft der Landstrasse ; Verein Scharotl
Band:	16 (1991)
Heft:	4
Rubrik:	Wichtige Info : Parlamentarische Initiative Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende"

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>

Wichtige Info

Sehr geehrte Jenische

Sehr geehrter Leser...

Nachfolgend veröffentlichten wir originalgetreu und ohne Kürzung die schriftliche Fassung der Parlamentarischen Initiative, Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende", welche einen Geldfonds für Schaffung von Plätzen bereithält...

Damit alle wissen, worum es hier wirklich geht, und damit jeder seine Meinung dazu kundtun kann, wird hier der genaue Wortlaut der Initiative veröffentlicht. Die Radgenossenschaft freut sich auf allfällige Reaktionen von Jenischen und behält sich vor, einige Punkte mit Absprache der Jenischen und der Kommission abzuändern. Eine allfällige Änderung würde im nächsten Scharotl publiziert.

Parlamentarische Initiative Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende»

Bericht der Kommission für soziale Sicherheit

vom 28. August 1991

Sehr geehrter Herr Präsident,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir unterbreiten Ihnen hiermit den Bericht und Antrag zu einer Stiftung für Schweizer Fahrende. Wir bitten Sie, dem vorgelegten Bundesgesetz zuzustimmen.

Gleichzeitig beantragen wir Ihnen, folgenden parlamentarischen Vorstoss abzuschreiben.

1990 P zu 89.077 Unterstützung von Fahrenden
(N 4. 10. 90, Kommission für soziale Sicherheit)

28. August 1991

Im Namen der Kommission
Der Präsident: Heinz Allenspach

Bericht

1 Einleitung

Ende vergangenen Jahres sind bei den Beratungen zum Bundesgesetz über die Zuständigkeit für die Unterstützung Bedürftiger offene Fragen im Zusammenhang mit der aktuellen Lebenssituation der Fahrenden in unserem Land aufgetaucht. Am 4. Oktober 1990 hat der Nationalrat ein Postulat überwiesen, worin der Bundesrat gebeten wird, Möglichkeiten zu prüfen, wie den fahrenden Schweizer Bürgerinnen und Bürgern im Bedarfsfall unbürokratisch und ohne Diskriminierung Unterstützung gewährt werden kann, wo immer sie sich in der Schweiz aufhalten.

Eine interfraktionelle Arbeitsgruppe¹⁾ hat sich mit dem Problem weiterbeschäftigt und zusammen mit dem Bundesamt für Kultur zuhanden der Kommission für soziale Sicherheit einen Lösungsvorschlag ausgearbeitet. Die Kommission hat das Anliegen aufgenommen und unterbreitet es dem Rat in Form einer parlamentarischen Initiative.

Sie weist ausdrücklich darauf hin, dass die Stiftung die Gegenwarts- und Zukunftsprobleme der Fahrenden anpacken will. Es geht nicht um Vergangenheitsbewältigung. Die Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende» steht in keinem Zusammenhang mit dem Hilfswerk «Kinder der Landstrasse» und dem damit verbundenen Wiedergutmachungsfonds.

2 Grundinformationen und Ausgangslage

Eine vom Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement (EJPD) eingesetzte Studienkommission hat bereits 1983 in ihrem Bericht die Lage und die zu lösenden Probleme der Fahrenden in der Schweiz eingehend dargestellt. Stichwörter daraus: Standplätze, Durchgangsplätze, Aufenthalt und Niederlassung, Ausbildung und Schulpflicht, Berufsausübung, Fürsorge und medizinische Betreuung, kulturelle Tätigkeiten, ausländische Fahrende. Der Bericht mündet in zahlreiche Empfehlungen, welche sich an Bund und Kantone richten. So wurden denn auch der Bericht und die Empfehlungen sämtlichen Kantonen zur Kenntnis gebracht. Das Echo war aber äusserst gering, und die Arbeiten der Kommission sind bisher leider weitgehend ohne konkrete Folgen geblieben.

Das nicht standortgebundene Leben und Arbeiten der nach gängigen Schätzungen gut 5000 in der Schweiz lebenden und zahlreicher vor allem im Sommer in die Schweiz einreisender Fahrender ist die Hauptursache der täglichen Schwierigkeiten, die sich sowohl für die Fahrenden als auch für die kommunalen, kantonalen und eidgenössischen Instanzen im Umgang mit ihnen ergeben.

¹⁾ Heinz Allenspach, Susanne Daupp, Eugen David, Susi Eppenberger, Angeline Fankhauser, Herbert Mäder, Hans Meier (Glattfelden), Lili Nabholz-Haidegger, Monika Stocker

Mit Ausnahme des Einlasses Fahrender an der Landesgrenze wäre die Beschäftigung mit den Fahrenden eine ausschliesslich in den Kompetenzbereich der Kantone und Gemeinden fallende Angelegenheit, die allerdings im allgemeinen zugunsten dieser Bevölkerungsgruppe sehr wenig unternehmen. Für die Rahmenbedingungen und für gewisse übergreifende Massnahmen trägt aber der Bund eine Mitverantwortung und kann in diesem Zusammenhang wichtige Koordinationsfunktionen übernehmen. Bei den Fahrenden wird dies zusätzlich noch dadurch legitimiert, dass diese zwar je einen juristischen Wohnsitz haben, aber eben gerade nicht an einem bestimmten Ort ansässig sind. 1988 hat das bundesintern seit 1984 für die Belange der Fahrenden zuständige Bundesamt für Kultur (BAK) ein auf die Praxis ausgerichtetes kleines Handbuch «Fahrende unter Sesshaften» veröffentlicht, welches die Anliegen und Bedürfnisse des Fahrenden Volkes in der Schweiz vor allem auch zuhanden der kommunalen und kantonalen Behörden skizzierte. Auch aus dieser Studie geht die Erfordernis von gewissen minimalen Massnahmen auf Bundesebene deutlich hervor.

Früher bearbeitete das EJPD die einschlägigen Fragen, seit 1984 erledigt dies das BAK. Obwohl die kulturelle Komponente in diesem Bericht nicht absolut oberste Priorität hat, scheinen die Fahrenden die Ansiedlung des Dossiers beim BAK zu begrüssen. Jedenfalls gelang es in den vergangenen Jahren den Sachbearbeitenden im BAK, mit den Exponenten der Fahrenden ein Vertrauensverhältnis aufzubauen. Wird davon ausgegangen, dass dem Bund vorwiegend Koordinationsfunktion zukommt, ist diese Zuordnung zum BAK wohl grundsätzlich vertretbar. Die vielfältigen Probleme der Fahrenden in der Schweiz stellen allerdings im BAK im jetzigen Zeitpunkt einen erheblichen Zeitaufwand dar.

Dem BAK steht seit 1987 ein Jahreskredit von gegenwärtig 250 000 Franken zur Unterstützung der inländischen Fahrenden zur Verfügung. Dieser Betrag wird vollumfänglich an die Radgenossenschaft der Landstrasse ausbezahlt, welche ihrerseits einen kleinen Teil der Summe (insgesamt 60 000 Fr.) an weitere Organisationen der Fahrenden weiterleitet. Die 1975 gegründete Radgenossenschaft der Landstrasse kann faktisch als Dachverband der Fahrenden in der Schweiz bezeichnet werden. Sie unterhält in Zürich eine Geschäftsstelle, welche neuerdings ganztägig mit einer Sekretärin besetzt ist. Ziel der Radgenossenschaft ist es, gemäss ihren eigenen Worten, «*die Interessen der Fahrenden gegenüber dem Staat wahrzunehmen, hinsichtlich der Niederlassungs- und Gewerbefreiheit, in Fragen der Schulpflicht, der Stand- und Durchgangsplätze und bei der Vernehmlassung von Gesetzen, welche die Fahrenden speziell betreffen*».

Der Themenkreis «Kinder der Landstrasse» ist von den im folgenden dargestellten Problemen klar zu trennen und findet daher keine besondere Darstellung. Als federführende Stelle des Bundes im Bereich Vergangenheitsbewältigung, soweit diese davon überhaupt betroffen ist, fungiert die Stiftungsaufsicht beim Generalsekretariat des Eidgenössischen Departementes des Innern (EDI). Das BAK bietet hiefür lediglich eine technisch-administrative Unterstützung. Während es dort um die gemeinsam mit den Kantonen und den Betroffenen angestrebte Wiedergutmachung von in der Vergangenheit geschehenem Unrecht geht, soll mit den vorliegend skizzierten Lösungsansätzen die gegenwärtige Lebenssituation der Fahrenden verbessert und ein positiver Schritt in die Zukunft getan werden.

21 Hauptprobleme

211 Schweizer Fahrende

In manchen Kantonen und in der Nähe wichtiger Städte fehlen einerseits *Standplätze*, die eine Überwinterung erlauben, und anderseits auch sog. *Durchgangsplätze* für die durchziehenden Familien, die ihren Lebensunterhalt nomadisch erwerben (ideale Grösse: für 10 bis 15 Wagen). Dies führt zu teilweise prekären Verhältnissen auf den wenigen zur Verfügung stehenden Plätzen und zu einer einseitigen Konzentration in bestimmten Kantonen.

Im Zusammenhang mit ihren angestammten Tätigkeiten stellen sich den Schweizer Fahrenden Schwierigkeiten, indem weder die kantonalen *Gewerbegegesetze* noch allfällig in Frage kommende Bundesgesetze (Handelsreisendengesetz) auf sie zugeschnitten sind.

Nach wie vor stellt auch die *schulische Ausbildung* junger Fahrenden ein unlöstes Problem dar. Zwar ist es in einigen Kantonen möglich, dass fahrende Kinder während der Sommerzeit (d. h. wenn ihre Eltern herumreisen) vom Schulbesuch dispensiert werden und gemäss Weisung der Lehrer von ihren Eltern unterrichtet werden. Allerdings sind damit grosse Nachteile für die Qualität der Ausbildung verbunden, so dass viele fahrende Eltern für die Dauer der Schulbildung ihrer Kinder ihre angestammte Lebensweise aufgeben müssen, um ihren Kindern einen geregelten Schulbesuch zu ermöglichen.

212 Ausländische Fahrende

Spezielle Plätze zur Aufnahme der periodisch, das heisst in der Zeit von Mai bis Oktober in unser Land einfahrenden, meist grossen ausländischen Karawanen fehlen gänzlich. Dies führt vor allem in den Sommermonaten immer wieder dazu, dass solche Karawanen sich auf irgendwelchen Geländen niederlassen. Entsprechende Vorkommnisse sind aus der Presse sattsam bekannt und haben nicht zuletzt die Wirkung, dass die Stimmung in bezug auch auf die Schweizer Fahrenden negativ angeheizt wird.

Die ausländischen Karawanen reisen mit für den Grenzübertritt anerkannten, gültigen Ausweispapieren oder mit Touristenvisa ein, jedoch – entsprechend ihrem Lebensstil – mit der klaren Absicht, gewissen *Erwerbstätigkeiten* nachzugehen. Gemäss ANAV können sie dies während acht Tagen ohne behördliche Anmeldung tun. Allerdings ist dies kaum kontrollierbar. Dieser illegale Zustand schafft auf Seiten der kantonalen Behörden (Fremdenpolizei, Gewerbepolizei usw.) grosse Probleme.

22 Vorschläge für das weitere Vorgehen

Da die aufgeworfenen Fragen hauptsächlich in den Zuständigkeitsbereich der Kantone fallen, liegt es primär an diesen, Lösungen zu suchen. Allerdings hat dies den Nachteil, dass die Massnahmen und Lösungsansätze unkoordiniert getroffen bzw. formuliert werden und dass ein Tätigwerden auf der Ebene der ge-

samten Schweiz damit nicht möglich ist. Eine Koordination der Vorgehensweisen ist aber – wie aus den obigen Schilderungen hervorgehen dürfte – dringend notwendig, wenn sinnvolle und zukunftsträchtige Lösungen angestrebt werden sollen. Eine Koordination der Praxis ist sowohl im Bereich der Standplätze als auch demjenigen der Gewerbebewilligungen wünschenswert und möglich. Ein Erfahrungsaustausch kantonaler und kommunaler Behörden untereinander und auch mit Bundesstellen dürfte viele Probleme vereinfachen. Bei der Schulbildung der Fahrenden steht der Erfahrungsaustausch deutlich im Vordergrund. Alle beteiligten und interessierten Stellen sollten gemeinsam die gemachten Erfahrungen diskutieren, nach Verbesserungen suchen und auch im Dialog mit den betroffenen Fahrenden Wünschenswertes und Mögliches formulieren. Allerdings muss auch die Selbstverantwortung der fahrenden Bevölkerung weiterhin spielen. Aus diesem Grunde ist eine Lösung anzustreben, welche die Fahrenden an der Diskussion beteiligt. Kantone und Gemeinden bleiben selbstverständlich in ihren Bereichen für die konkreten Massnahmen zuständig. Auch sie dürfen durch die Schaffung eines Koordinationsorgans auf Bundesebene aus ihrer eigenen Verantwortung nicht entlassen werden.

Die vorgeschlagene Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende» stellt eine Form dar, in welcher alle dargestellten Problemkreise optimal angegangen werden können. Von Vorteil ist vor allem die relative Unabhängigkeit von der Verwaltung. Durch den Einbezug von Behörden aller Stufen und von Fahrenden selber werden eine breite Diskussion und ein sinnvoller Meinungs- und Erfahrungsaustausch ermöglicht. Das Stiftungsvermögen erlaubt einerseits ein konkretes Tätigwerden im Bereich Standplätze, beispielsweise durch die Übernahme eines Territoriums im Baurecht oder Ähnlichem. Andererseits können für alle Fragenbereiche notwendige Forschungsarbeiten in Auftrag gegeben werden.

3 Beratungen der Kommission

Die Kommission hat sich an ihren Sitzungen vom 25. Februar 1991 und 28. August 1991 mit der Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende» befasst.

Die Kommission hat festgestellt, dass das Fahrende Volk eine ethnische und kulturelle Minderheit in der Schweiz ist, und dass es sinnvoll wäre, dies in irgendeiner Form anzuerkennen. Sie hat weiter festgestellt, dass es ein Abgrenzungsproblem zwischen schweizerischen Fahrenden und Fahrenden ausländischer Herkunft gibt. Zum dritten hat sie festgestellt, dass auch materielle Probleme bestehen – vor allem bezüglich der Standplätze der Fahrenden. Es gibt Beispiele, die belegen, dass sich an den üblichen Standplätzen – den Winterquartieren der Fahrenden – auch Wohnwagen mit Drogenabhängigen eingestellt haben, die nicht zum Fahrenden Volk gehören. Die Tatsache, dass die Kinder dieser Leute zwischen den Wohnwagen der Drogenabhängigen spielen müssen, gefährdet die natürlichen Existenzgrundlagen erheblich.

Erläuterungen

Die Kommission schlägt deshalb vor, die Gegenwarts- und Zukunftsprobleme der Fahrenden mittels einer Stiftung, die in ein Bundesgesetz gekleidet ist, anzupacken. Diese Stiftung hat eine eigene Rechtspersönlichkeit, die die Interessen der Fahrenden und die öffentlichen Interessen zusammenfasst und aktiv tätig werden kann. Die Stiftung wird getragen vom Bund und von Organisationen der Fahrenden. Sie vertritt die Interessen dieser Minderheit materiell und ideell; materiell, indem die Stiftung Standplätze erwirbt und diese dann auch betreut (Art. 2 Abs. 1 Bst. a und b der Stiftungsurkunde). Die Stiftung übernimmt die Verantwortung für diese Standplätze. Die Gemeinden wissen dann, an wen sie sich wenden können. Die Stiftung ist verantwortlich, dass sich die Leute, die sich an diesen Standplätzen aufhalten, korrekt benehmen. Die Stiftung verfügt über diese Standplätze und kann deshalb auch bestimmen, wer sich dort aufhalten darf. Sie kann damit auch deutlich unterscheiden zwischen dem Fahrenden Volk und den «Fahrenden», die nicht zum Fahrenden Volk gehören, und zwischen den Fahrenden aus der Schweiz und denjenigen mit aus-

ländischer Herkunft. Im Interesse der Fahrenden in der Schweiz und auch im Interesse der Gemeinden und der Bevölkerung können damit die Verhältnisse einigermassen geregelt werden. Der Betrieb von Stand- und Durchgangsplätzen kann mit der Zeit durchaus selbsttragend sein. Auch in dieser Beziehung würde man nicht gegen die Interessen der Kantone verstossen und in kantonale Belange eingreifen.

Zu Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben c-e der Stiftungsurkunde, Förderung und Zusammenarbeit: Hier ist die Stiftung, weil sie über keine legislatorischen Befugnisse verfügt, auf deren Wohlwollen angewiesen. Die Förderung würde nicht in kantonale Angelegenheiten eingreifen. Diese Förderungskompetenzen, hinter denen keine legislatorischen Befugnisse stehen – die Förderung erfolgt durch finanzielle Beihilfen oder durch Erarbeiten von Studien –, sind sehr weit gefasst. Die Idee der Stiftung ist die, die Kräfte des Bundes und die Kräfte der Fahrenden in einer recht beweglichen Organisation zusammenzufassen und damit für die Zukunft Probleme zu lösen.

Die Kommission hat absichtlich bei Kantonen, Gemeinden, Organisationen und Dritten keine offizielle Vernehmlassung durchgeführt, da eine solche als Kompetenzabtretung gewertet werden könnte. Die Stiftung ist als Hilfsofferte an Kantone und Gemeinden gedacht. Jedoch hat die interfraktionelle Arbeitsgruppe zusammen mit dem Bundesamt für Kultur mit den meisten betroffenen Kantonen und dem Gemeinde- und Städteverband Gespräche geführt. Die Stiftung wurde von den Befragten vor allem als Kommunikationshilfe und Vermittlerin begrüßt.

Das Stiftungskapital wurde auf 1 Million Franken festgelegt. Weiter sollen in den ersten fünf Jahren jährliche Betriebsbeiträge von 200 000 Franken verfügbar sein. Die Kommission erachtet diese Mittel als Minimum, damit die Stiftung einigermassen wirksam tätig werden kann.

Erläuterungen zu einzelnen Artikeln der Stiftungsurkunde

Artikel 2 Zweck der Stiftung

Schwerpunkt des Stiftungszwecks ist in Absatz 1 Buchstaben a und b festgehalten. Es sind dies die Beschaffung, Zur-Verfügung-Stellung, Verwaltung und Betrieb von Stand- und Durchgangsplätzen für die fahrende Bevölkerung. Weiter soll die interkantonale und interkommunale Zusammenarbeit unter anderem bei der Gewährung von Gewerbeplatten und bei der Schulbildung gefördert werden.

Artikel 3 Stiftungsvermögen

Absatz 2 sieht vor, dass das Stiftungsvermögen durch Zuwendungen von Kantonen, Gemeinden, Organisationen und auch Privaten aufgestockt werden kann.

Artikel 4 Zusätzliche Beiträge des Bundes

Der Bund setzt seine jährlichen Betriebsbeiträge für jeweils fünf Jahre fest.

Artikel 7 Stiftungsrat

Der vom Eidgenössischen Departement des Innern gewählte Stiftungsrat soll elf Mitglieder umfassen. Dabei soll die fahrende Bevölkerung mit fünf Mitgliedern vertreten sein. Sie soll keine Mehrheit innerhalb des Rates haben, damit dieser nicht von derjenigen Gruppe bestimmt wird, die man unterstützen will.

Artikel 9 Präsidium und Konstituierung des Stiftungsrates

Die Wahl des Präsidenten wird durch das Eidgenössische Departement des Innern genehmigt.

Artikel 11 Aufsicht

Die Stiftungsaufsicht liegt ebenfalls beim Departement des Innern. Als Kontrollstelle wurde, nicht zuletzt um den finanziellen Aufwand für die Administration klein zu halten, die Eidgenössische Finanzkontrolle gewählt.

Antrag

Die Kommission beantragt dem Rat einstimmig und ohne Enthaltungen, auf den Gesetzesentwurf einzutreten und ihm zuzustimmen.

Anträge der Kommission für soziale Sicherheit
vom 28. August 1991

Beilage 1

Bundesgesetz betreffend die Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende»

Entwurf

vom

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf die parlamentarische Initiative vom 28. August 1991¹⁾
und in die Stellungnahme des Bundesrates vom 16. September 1991²⁾,
beschliesst:*

Art. 1 Grundsatz

Der Bund unterstützt zur Sicherheit und Verbesserung der Lebenssituation und zur Wahrung des kulturellen Selbstverständnisses der fahrenden Bevölkerung die privatrechtliche Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende».

Art. 2 Stiftungskapital

Der Bund stellt der Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende» den Betrag von 1 Millionen Franken als Stiftungskapital zur Verfügung.

Art. 3 Betriebsbeiträge

¹⁾ Weiter erhält die Stiftung vom Bund in den ersten fünf Jahren ihres Bestehens einen jährlichen Betriebsbeitrag, der in Form eines Rahmenkredites von total 1 Million Franken zur Verfügung gestellt wird.

²⁾ Vor Ablauf dieser fünf Jahre wird jeweils für eine weitere Fünfjahresperiode ein neuer Rahmenkredit gesprochen.

Art. 4 Referendum und Inkrafttreten

¹⁾ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

²⁾ Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

Beilage 2

Stiftungsurkunde

Art. 1 Grundsatz

Die unter dem Namen «Zukunft für Schweizer Fahrende» bestehende Stiftung des privaten Rechts bezweckt die Sicherung und Verbesserung der Lebenssituation und die Wahrung des kulturellen Selbstverständnisses der fahrenden Bevölkerung der Schweiz.

Art. 2 Zweck der Stiftung

- ¹ Die Stiftung bezweckt:
- a. Beschaffung, Zur-Verfügung-Stellung und Verwaltung von Stand- und Durchgangsplätzen für die fahrende Bevölkerung der Schweiz;
 - b. Betrieb von Stand- und Durchgangsplätzen für die fahrende Bevölkerung der Schweiz, soweit diese nicht selbsttragend betrieben werden können;
 - c. Förderung der interkantonalen und interkommunalen Zusammenarbeit in bezug auf die Gewährung von Gewerbepräferenzen an die fahrende Bevölkerung der Schweiz;
 - d. Förderung der interkantonalen und interkommunalen Zusammenarbeit in bezug auf die primäre, sekundäre und tertiäre Schulbildung der fahrenden Bevölkerung der Schweiz;
 - e. Förderung der interkantonalen und interkommunalen Zusammenarbeit in bezug auf allgemeine Massnahmen, welche der Sicherung und Verbesserung der Lebenssituation der fahrenden Bevölkerung in der Schweiz dienen.
- ² Zur Erbringung dieser Tätigkeit arbeitet die Stiftung mit den bestehenden Institutionen und Vereinigungen der Fahrenden und mit den Verwaltungen von Bund, Kantonen und Gemeinden zusammen. Wenn für die Erfüllung bestimmter Aufgaben derartige Institutionen und Vereinigungen fehlen oder nicht ausreichen, kann die Stiftung eigene Aktionen durchführen.

Art. 3 Stiftungsvermögen

- ¹ Der Bund stellt der Stiftung ein Vermögen von 1 Million Franken zur Verfügung.
- ² Das Stiftungsvermögen kann durch Zuwendungen aufgestockt werden.

Art. 4 Zusätzliche Beiträge des Bundes

Der Bund leistet an die Stiftung zusätzlich jährliche Beiträge. Diese sind neben dem Stiftungsvermögen für die Erbringung des Zweckes nach Artikel 2 bestimmt.

Stiftungsurkunde

Art. 5 Freie Mittel

Die Stiftung kann freie Mittel entgegennehmen, welche sie unabhängig vom Stiftungszweck für individuelle Hilfe an die fahrende Bevölkerung in der Schweiz verwenden kann. Die Stiftung hat über die Verwendung der freien Mittel separat Rechnung abzulegen. Diese ist durch die Kontrollstelle zu prüfen.

Art. 6 Sitz

- ¹ Sitz der Stiftung ist Bern.
- ² Die Verwaltung der Stiftung kann jedoch an einem andern Ort geführt werden.

Art. 7 Stiftungsrat

- ¹ Der Stiftungsrat besteht aus elf Mitgliedern, die auf Antrag des Stiftungsrates durch das Eidgenössische Departement des Innern gewählt werden.
- ² Fünf Mitglieder des Stiftungsrates haben der fahrenden Bevölkerung der Schweiz anzugehören. Sie werden von deren Organisationen vorgeschlagen.
- ³ Je zwei Mitglieder des Stiftungsrates vertreten den Bund, die Kantone und Gemeinden.

Art. 8 Amts dauer

- ¹ Die Mitglieder des Stiftungsrates können höchstens während zwei aufeinanderfolgenden Amtsperioden von vier Jahren dem Stiftungsrat angehören.
- ² Der Stiftungsratspräsident kann dem Stiftungsrat als Stiftungsrat oder Präsident gesamthaft während drei aufeinanderfolgenden Amtsperioden von vier Jahren angehören.

Art. 9 Präsidium und Konstituierung des Stiftungsrates

Der Stiftungsrat konstituiert sich selber. Die Wahl des Präsidenten ist durch das Eidgenössische Departement des Innern zu genehmigen.

Art. 10 Geschäftsordnung

- ¹ Der Stiftungsrat erlässt eine von der Stiftungsaufsicht zu genehmigende Geschäftsordnung.
- ² Allfällige weitere Reglemente sind ebenfalls durch die Stiftungsaufsicht zu genehmigen.

Art. 11 Aufsicht

- ¹ Die Stiftungsaufsicht wird durch das Eidgenössische Departement des Innern ausgeführt.

zu 91.425

Parlamentarische Initiative Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende»

Stellungnahme des Bundesrates

vom 16. September 1991

Sehr geehrte Herren Präsidenten,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir unterbreiten Ihnen hiermit unsere Stellungnahme zur parlamentarischen Initiative der Kommission für soziale Sicherheit für die Schaffung eines Bundesgesetzes betreffend die Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende» (ausformulierter Entwurf).

1 Stiftungszweck

Die von der Kommission für soziale Sicherheit an ihrer Sitzung vom 24./25. April einstimmig beschlossene Initiative für den Erlass eines Bundesgesetzes betreffend die Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende» (BBl Nr. 45 vom 19. Nov. 1991 bezweckt im wesentlichen die Schaffung eines Koordinationsorganes auf Bundesebene, welches sich mit Gegenwartsfragen der Fahrenden in der Schweiz auseinandersetzen soll. In der vorgeschlagenen Stiftung sol-

len sowohl Behörden von Bund, Kantonen und Gemeinden Einsatz nehmen als auch Vertreterinnen und Vertreter der Schweizer Fahrenden selber. Gemäss Artikel 2 der vorgeschlagenen Stiftungsurkunde bezweckt die Stiftung die Beschaffung, Zur-Verfügung-Stellung und Verwaltung von Stand- und Durchgangsplätzen sowie deren Betrieb, ferner die Förderung der interkantonalen und interkommunalen Zusammenarbeit in bezug auf die Gewährung von Gewerbepräten, die primäre, sekundäre und tertiäre Schulbildung sowie allgemeine Massnahmen, welche der Sicherung und Verbesserung der Lebenssituation der fahrenden Bevölkerung in der Schweiz dienen.

Der Wert eines solchen Koordinationsorganes ist hoch einzuschätzen. Aufgrund der geltenden und auch mit dieser Initiative nicht in Frage gestellten Aufgabenverteilung zwischen Bund und Kantonen handelt es sich bei den Gegenwartsproblemen der fahrenden Minderheit in der Schweiz zwar grundsätzlich um Fragen aus Bereichen, welche in den primären Zuständigkeitsbereich der Kantone gehören. Doch ist es gerade für die Fahrenden in der Schweiz von besonderer Bedeutung, dass das Vorgehen der verschiedenen Kantone koordiniert wird. Die Fahrenden haben zwar einen rechtlichen Wohnsitz, sie ziehen aber – ihrer angestammten Lebensart entsprechend – während eines grossen Teils des Jahres in der ganzen Schweiz umher und sind deshalb von der unterschiedlichen rechtlichen Behandlung in den Kantonen besonders betroffen.

2 Hauptprobleme der Fahrenden in der Schweiz

Das Eidgenössische Departement des Innern, genauer dessen Bundesamt für Kultur, verfügt über gute Kontakte zur grössten Fahrenden-Organisation der Schweiz, der Radgenossenschaft der Landstrasse in Zürich. In diesem Zusammenhang wird es auch immer wieder sowohl von kantonalen als auch von kommunalen Stellen sowie auch von Fahrenden selber mit Fragen und Problemen konfrontiert, die mit besserer Koordination und einem institutionalisierten Dialog zwischen Bundes-, Kantons und Gemeindebehörden sowie den Fahrenden selber besser gelöst werden könnten.

Die Hauptprobleme der fahrenden Minderheit der Schweiz sind heute in drei Bereichen anzusiedeln. Einerseits fehlen genügend Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende, welche es dieser Bevölkerungsgruppe erlauben, ihre Lebensweise weiterhin zu pflegen. Einzelne Kantone und Gemeinden leisten in diesem Bereich zwar wichtige Arbeit und haben auf ihrem Boden entsprechende Angebote zur Verfügung gestellt. Immer wieder aber kommt es zum Abbruch von Verhandlungen oder zu Kündigungen, nicht zuletzt auch, weil auf beiden Seiten Schwellenängste vorhanden sind.

Der Bund, seien es einzelne Bundesämter oder der Bundesrat direkt, wird immer wieder von einzelnen Fahrenden mit der Bitte angegangen, sich in entsprechende Verhandlungen aktiv einzuschalten und eine Vermittlerrolle zu übernehmen. Auch besteht seitens der Fahrenden seit einiger Zeit der Wunsch, auch der Bund möge aktiver werden und ihnen geeignete Grundstücke zur Verfügung stellen. Die Möglichkeiten des Bundes sind allerdings äusserst begrenzt. Insbesondere auf Waffenplatzarealen kann neben den militärischen Aktivitäten keine dauernde zivile Mitbenützung in Frage kommen.

Als weiterer Problembereich sind die je kantonal unterschiedlichen gewerbepolizeilichen Regelungen zu nennen. Auch in diesem Bereich, welcher die Existenzgrundlage der Schweizer Fahrenden betrifft, wäre Koordination dringend erwünscht. Schliesslich ist die schulische Betreuung von fahrenden Kindern zu nennen. Einzelne Kantone kennen hier eine äusserst entgegenkommende Regelung, in anderen Kantonen fehlt das Verständnis für die Bedürfnisse der fahrenden Familien, die in der Sommerzeit mit ihren Kindern herumziehen möchten und sie deshalb vom Unterricht dispensieren lassen möchten. Ein verwaltungsunabhängiges Organ auf nationaler Ebene könnte auch hier einen Dialog etablieren, welcher es erlauben würde, unbürokratische Lösungen zu finden.

Die dargestellten Probembereiche sind von den im Zusammenhang mit dem Hilfswerk «Kinder der Landstrasse» aufgetauchten Fragen der Vergangenheitsbewältigung der fahrenden Bevölkerung der Schweiz klar zu trennen. Das Engagement des Bundes in dieser Sache hat andere, historisch bedingte Ursachen.

Ferner ist die Schaffung einer Stiftung im vorgeschlagenen Sinne nicht mit der Unterstützung der Dachorganisationen der Fahrenden der Schweiz durch das Eidgenössische Departement des Innern zu verwechseln. Das EDI unterstützt mit gegenwärtig jährlich 250 000 Franken die Dachorganisationen der Schweizer Fahrenden im Sinne einer Infrastrukturhilfe an eine kulturelle Minderheit. Diese Unterstützungstätigkeit des Bundes erlaubt es den Fahrenden, für ihre Belange eine Anlauf- und Koordinationsstelle zu unterhalten, welche insbesondere mit Beratung und Rechtshilfe, aber auch konkreten Bemühungen zur Verbesserung der Situation der Fahrenden in der Schweiz beiträgt.

3 Gesamtwürdigung

Der Bundesrat begrüßt die Initiative der Kommission für soziale Sicherheit und ist der Ansicht, dass dieser Vorstoss in die richtige Richtung zielt. Im Jahre 1983 erschien ein Bericht einer vom Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement eingesetzten Studienkommission, welcher bereits auch auf seiten des Bundes einen Handlungsbedarf feststellte und entsprechende Erwartungen an die Bundesbehörden formulierte. Seither hat das Bundesamt für Kultur – trotz der äusserst schwierigen Kompetenz – versucht, die Situation der Fahrenden der Schweiz zu verbessern.

Durch die Schaffung eines verwaltungsunabhängigen Organs, welches sich aus Gemeinde-, Kantons- und Bundesvertretern auf der einen und aus Angehörigen der fahrenden Minderheit auf der andern Seite zusammensetzt und dessen Hauptaufgabe die Koordination ist, könnte vieles verbessert werden. Allzuoft werden die Fahrenden heute von der einen Stelle zur andern weiterverwiesen; auch die Bundesbehörden sind dazu gezwungen. Eine Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende» könnte zum Ansprechpartner aller Beteiligten werden und hätte positive Auswirkungen auf die Integration dieser immer noch wenig anerkannten Minderheit in unserem Lande. Letztlich verspricht das Vorhaben auch eine Entlastung der Verwaltung. Infolge Überlastung und anderweitiger Beanspruchung ist es der Bundesverwaltung nicht zuzumuten, in den Einzelfällen, in denen sie um Hilfe angegangen wird, konkrete Hilfe zu leisten. Oft ist nicht einmal eine Kontaktnahme mit den entsprechenden Behörden möglich.

Der Vorschlag der Kommission für soziale Sicherheit zielt auf eine föderalistische und flexible Lösung. Durch die Mitwirkung von und die Zusammenarbeit mit allen vom Problem betroffenen Kreisen ist gewährleistet, dass die offenen Fragen unbürokratisch, schnell und im Sinne aller Beteiligten gelöst werden können. Die Wahl der Rechtsform einer privatrechtlichen Stiftung ist unseres Erachtens ebenfalls sinnvoll. Damit wird ein verwaltungsunabhängiges Organ geschaffen, in welchem die beteiligten Kreise als gleichberechtigte Partner zusammenwirken können. Wir sind der Ansicht, dass der Bund in dieser Frage nicht darum herumkommt, bei Lösungen mitzuwirken, da es sich immer wieder um Probleme handelt, die Gemeinden oder Kantone auf der einen Seite, aber auch die Fahrenden selber im Alleingang nicht lösen können.

Die Stiftung hat – wie erwähnt – vornehmlich koordinierende Funktion; sie soll als Diskussionsforum dienen, dem es überdies möglich ist, beim Erwerb bzw. Zurverfügungstellen von Land an Fahrende konkret aktiv zu werden. Aus diesen Gründen ist der Vorschlag der Kommission sinnvoll, die Stiftung mit einem Kapital in der Höhe von 1 Million Franken auszustatten. Für die Betriebsko-

sten, dass heisst den jährlich zu gewährenden Beitrag, ist eine Summe in der Grössenordnung von 200 000 Franken vorzusehen, welche es der Stiftung erlauben würde, eine professionelle Geschäftsführung aufzubauen.

Mit der Schaffung der Stiftung kann auch dem Ansinnen des Postulats «Unterstützung von Fahrenden» des Nationalrates entsprochen werden. Die Stiftung bezweckt die Schaffung eines Koordinationsorgans, welches sich mit Gegenwartsfragen der Fahrenden auseinandersetzt, und soll sich unter anderem für die Verbesserung der Lebenssituation der fahrenden Bevölkerung einsetzen. Sie ist deshalb zweifellos auch geeignet, den Fahrenden im Bedarfsfall «unbürokratische Hilfe» zukommen zu lassen, wie dies das Postulat verlangt.

Aus diesen Gründen begrüssen wir die Initiative der Kommission für soziale Sicherheit für ein Bundesgesetz betreffend die Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende».

Gleichzeitig beantragen wir Ihnen, folgenden parlamentarischen Vorstoss abzuschreiben:

1990 P (I) zu 89.077 Unterstützung von Fahrenden
(N 4. 10. 90, Kommission für soziale Sicherheit des Nationalrates)

Wir versichern Sie, sehr geehrte Herren Präsidenten, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

16. September 1991

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates
Der Bundespräsident: Cotti
Der Bundeskanzler: Couchepin



Mis Wohnwackli

Müs Heimeli ich dusse, amene Malteshand
dhei. Es flüst^{et} es Bäckli verbi, es isch immer
nur es Träumli gsy. Mis Säbe isch imene
Mäze, drum nix vergaue es sones Figümerblut
hät doch immer fröhe Muet.

Afahre und fortjagt sind mir immer wieder
wörde, doch das het mir de Muet nie verdrücke.
Sisch immer nur es Träumli gsy, mir mädel
ja nur Säbe, so nies us gern tröckli gsy wöh.

Doch eines Tages kommt em Nenach dierhen,
er isch so trüng und sus Hörli so schwer.
Ich als Figümer ha ihm Muet gemacht
und sus Hörli het wieder bricht. Und das
i mir Mäze, drum nix vergaue. Es sones
Figümerblut hät müngem mächt, wieder
fröhe Muet.

Rosmarie Gumpert vom. 91