

**Zeitschrift:** Scharotl / Radgenossenschaft der Landstrasse  
**Herausgeber:** Radgenossenschaft der Landstrasse ; Verein Scharotl  
**Band:** 17 (1992)  
**Heft:** 4

**Rubrik:** Informationssitzung vom 14.9.92 "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:** 17.04.2026

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

# Informationssitzung vom 14.9. 92 "Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende"

## Einführung

In den vergangenen Monaten wurden von seiten der Radgenossenschaft verschiedentlich Bedenken gegenüber der von der nationalräthlichen Kommission für soziale Sicherheit als parlamentarische Initiative überwiesene Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende" geäussert. Als wesentlichster Punkt wurde immer wieder auf die mangelnde Information im Zusammenhang mit der geplanten Stiftung hingewiesen. Daneben sind auch konkrete Fragen in bezug auf die Stiftung und insbesondere in bezug auf die Vertretung der Fahrenden innerhalb dieser Stiftung aufgeworfen worden. Mit einem an unser Amt gerichteten Schreiben vom 10. August 1992 hat die Radgenossenschaft die für sie wichtigsten Fragen zusammengefasst.

Gerne benutzen wir deshalb heute die Gelegenheit, Sie anlässlich dieser Sitzung über die Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende" zu informieren. Wir möchten Sie allerdings schon zu Beginn darauf hinweisen, dass es sich bei dieser Stiftung erst um ein Projekt handelt, und zwar nicht um ein Vorhaben des Bundesrates und der Verwaltung sondern um ein Projekt, das aufgrund einer parlamentarischen Initiative zustande kam. Das heisst konkret, dass das Parlament noch darüber zu befinden hat, ob eine Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende" errichtet werden soll, und dies gegebenenfalls mit der Verabschiedung eines Bundesgesetzes betreffend die Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende" beschliessen muss. Demzufolge können wir Ihnen heute nur auf der Basis der positiven Stellungnahme des Bundesrates zu diesem Vorhaben Auskunft über den Stand der Stiftung "Zukunft für Schweizer" geben.

Gleichzeitig heisst dies, dass deshalb zum heutigen Zeitpunkt noch sehr viele Fragen offen sind und insbesondere die konkrete Ausgestaltung einer solchen Stiftung erst nach dem Grundsatzentscheid des Parlamentes in Angriff genommen werden kann. Diese Ungewissheit ist auch einer der wesentlichsten Gründe, warum bis heute in dieser Frage noch kein näherer Kontakt mit der Radgenossenschaft aufgenommen worden ist. Nachdem nämlich die Radgenossenschaft von den Verantwortlichen der Idee einer Stiftung in einer ersten Konzeptionierungsphase um Ihre Stellungnahme gebeten worden ist und dabei ihr grundsätzliches Interesse an einer solchen Stiftung bekundet hat, wollte man zunächst abwarten, ob das Parlament sowohl die für eine solche Stiftung notwendigen legislatorischen Schritte, wie auch die finanziellen Mittel guthelst. Damit wollte man verhindern, dass bei der betroffenen fahrenden Bevölkerung Hoffnungen geweckt würden, welche bei einem allfälligen negativen Entscheid enttäuscht werden müssten. Dabei wurde allerdings zu wenig berücksichtigt, dass ein Teil der Medien schon die parlamentarische Initiative als ein definitiver Beschluss darstellen könnte, so dass sich unter den Fahrenden und dabei besonders innerhalb der Radgenossenschaft verständlichermassen eine erhebliche Verunsicherung breitmachte.

Wir können Sie jedoch versichern, dass zu keiner Zeit daran gedacht wurde, die bei einem positiven Entscheid des Parlamentes fällige Realisierung der Stiftung ohne die Fahrenden und damit ohne die Radgenossenschaft in Angriff zu nehmen.

Ich werde Ihnen in der Folge einen kurzen Abriss über den äusseren Ablauf des Projektes geben sowie eine Darstellung der wichtigsten Punkte der parlamentarischen Initiative und der Stellungnahme des Bundesrates. Anschliessend werde ich aus unserer Sicht Stellung zu denen von Ihnen mit Schreiben vom 10. August 1992 gestellten Fragen nehmen und mit Ihnen gerne auch über weitere Fragen diskutieren.

## Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende"

### 1. Ausgangslage

Mit einem Postulat vom 4. Oktober 1990 forderte der Nationalrat den Bundesrat auf, Möglichkeiten zu prüfen, wie den Schweizer Fahrenden in Notlagen unbürokratisch geholfen werden könnte. Daraufhin hatte eine interfraktionelle Parlamentariergruppe unter der Leitung von Frau Stocker und Herrn Allenspach die Idee der Lancierung einer Stiftung für Schweizer Fahrende aufgebracht. Die Idee sollte dazu beitragen, die drängendsten Probleme der Schweizer Fahrenden, nämlich 1. die Schaffung neuer Stand- und Durchgangsplätze, 2. die Gewährung von Gewerbepatenten an die fahrende Bevölkerung in der Schweiz und 3. die Förderung der interkantonalen und interkommunalen Zusammenarbeit in bezug auf die Schulbildung der fahrenden Bevölkerung in der Schweiz zu lösen.

Die Parlamentariergruppe führte Ende 1990 ein Gespräch mit der Radgenossenschaft der Landstrasse, welche die Idee einer Stiftung grundsätzlich positiv bewertete. Mit der fachlichen Hilfe des Bundesamtes für Kultur wurde daraufhin ein Entwurf zur Errichtung einer entsprechenden Stiftung erarbeitet.

Anschliessend wandte sich die Parlamentariergruppe schriftlich an die nationalräthliche Kommission für soziale Sicherheit mit der Bitte, das Anliegen der Gruppe in der Kommission zu prüfen und den vorbereiteten Entwurf allfällig zu einer parlamentarischen Initiative der Kommission zu erheben.

Am 28. August 1991 unterbreitete die Kommission für soziale Sicherheit den überarbeiteten Entwurf zur Schaffung einer Stiftung für Schweizer Fahrende als parlamentarische Initiative dem Parlament. Am 16. September 1991 stimmte der Bundesrat in seiner Stellungnahme zur Initiative der Idee einer Stiftung für Schweizer Fahrende zu.

Das Parlament wird die Vorlage nun noch beraten müssen und dabei das von der Kommission für soziale Sicherheit vorgeschlagene Bundesgesetz betreffend die Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende" zu verabschieden haben. Bei diesem Entscheid wird es um die im Gesetz festgehaltenen Grundsatzfragen, nämlich ob eine Stiftung errichtet und durch den Bund finanziert werden soll, gehen. Erst anschließend wird die konkrete Ausgestaltung der Stiftung in Angriff genommen werden können. Die Beratungen werden voraussichtlich während der Winter-session beginnen.

## 2. Parlamentarische Initiative

Bei der Idee einer Stiftung für Schweizer Fahrende ging es von Beginn weg um die Lösung von Gegenwarts- und Zukunftsproblemen der Fahrenden und nicht um die Bewältigung der Vergangenheit. Dies wird schon durch den Namen der Stiftung, Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende" ersichtlich. Dennoch spielte schliesslich gerade beim Gedanken, die Hilfe für die Fahrenden mittels einer Stiftung zu gewährleisten, die Erfahrungen mit den katastrophalen Folgen des ehemaligen Hilfswerks Kinder der Landstrasse eine entscheidende Rolle. Eine Stiftung ist nämlich ohne Zweifel der unbürokratischste Weg, um Probleme flexibel zu lösen. Gleichzeitig sollte den Fahrenden ein direktes Mitsprache- und Mitbestimmungsrecht innerhalb der Stiftung gegeben werden, um zu verhindern, dass noch einmal über die Köpfe der Betroffenen hinweg entschieden werden könnte.

Die in ein Bundesgesetz gekleidete Stiftung hat eine eigene Rechtspersönlichkeit und ist damit verwaltungsunabhängig. Allerdings soll sie nicht zu einer eigentlichen und ausschliesslichen Interessensgemeinschaft der Fahrenden werden und so zum Beispiel die Radgenossenschaft der Landstrasse ersetzen. Die Stiftung soll vielmehr vom Bund und von

Organisationen der Fahrenden getragen werden und neben den Fahrenden die Behörden aller Stufen (also Bund, Kantone, Gemeinden) einbeziehen, um so die Interessen der Fahrenden wie die öffentlichen Interessen zusammenfassen.

Mit der neuen Stiftung soll damit in erster Linie ein Organ geschaffen werden, mit welchem die Tätigkeiten der verschiedenen staatlichen Ebenen koordiniert werden können. Sowohl im Bereich der Stand- und Durchgangsplätze wie auch bei den Gewerbebewilligungen und den Schulfragen ist ein Austausch von kantonalen und kommunalen Behörden untereinander sowie mit Bundesstellen sicher von Vorteil. Gerade der in dieser Stiftung gewährleistete Dialog mit den betroffenen Fahrenden erlaubt es auch, Lösungswege zu formulieren. D.h. aber nicht, dass die Kompetenzen der Kantone oder der Gemeinden, in welche die meisten Fragen in bezug auf Gewerbe- Schul- und Platzprobleme fallen, auf irgend eine Weise beschnitten werden sollen und können. Es heisst vielmehr, dass die Stiftung als Hilfsangebot an Kantone und Gemeinden gewertet werden kann, mit welchem neue Lösungsansätze zwar nicht legislatorisch, jedoch finanziell und mittels entsprechenden Studien gefördert werden können.

### **3. Stellungnahme des Bundesrates**

In seiner Stellungnahme vom 16. September 1991 würdigte der Bundesrat den Vorschlag der Kommission für soziale Sicherheit als eine flexible und föderalistische Lösung und betonte insbesondere die Notwendigkeit, in bezug auf die Gewährung von Gewerbepatenten, die primäre, sekundäre und tertiäre Schulbildung sowie allgemeine Massnahmen, welche zur Sicherung und Verbesserung der Lebenssituation der fahrenden Bevölkerung in der Schweiz dienen, ein Koordinationsorgan zu schaffen, welches sich aus Bund- Kantone- und Gemeindevertretern auf der einen Seite und aus Angehörigen der Schweizer Fahrenden auf der anderen Seite zusammensetzt, und offene Fragen unbürokratisch, schnell und im Sinne aller Beteiligten angehen kann.

Da die Stiftung neben ihrer vornehmlich koordinierenden Funktion auch beim Erwerb von Stand- und Durchgangsplätzen konkret aktiv werden soll, erachtet der Bundesrat auch das von der Kommission vorgeschlagene Stiftungskapital in der Höhe von 1. Mio. Franken sowie der jährlich zu gewährende Betriebsbeitrag in der Höhe von 200'000 Franken zum Aufbau einer professionellen Geschäftsführung als sinnvoll.

Gleichzeitig hielt der Bundesrat aber ausdrücklich fest, dass die Schaffung einer Stiftung für Schweizer Fahrende nicht mit der Unterstützung der Radgenossenschaft der Landstrasse in Zusammenhang gebracht werden soll, welche als Infrastrukturhilfe an eine kulturelle Minderheit zu verstehen sei und es den Fahrenden erlauben solle, ihre eigene Anlauf- und Koordinationsstelle zu unterhalten.

#### 4. Zu den einzelnen Punkten

Mit den bisherigen Ausführungen hoffen wir einsichtig gemacht zu haben, dass mit der Schaffung einer Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende" weder die Radgenossenschaft der Landstrasse "wegrationalisiert", noch die Selbstverantwortung der Fahrenden in irgend einer Weise tangiert werden soll. Die Radgenossenschaft der Landstrasse wird vom Bundesrat in seiner Stellungnahme explizit als Dachorganisation der Schweizer Fahrenden anerkannt und damit auch als wichtigste Interessenvertreterin dieser kulturellen Minderheit unseres Landes. Demgegenüber soll die Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende" in erster Linie ein Koordinationsorgan für die verschiedenen staatlichen Ebenen werden, ein Koordinationsorgan allerdings, bei welchem die Betroffenen selbst mitwirken und damit in keinem Falle übergangen werden können.

Wie schon mehrfach erwähnt, wird die Konkretisierung der Stiftung erst nach dem gefällten Grundsatzentscheid des Parlamentes in Angriff genommen werden können. So ist auch die im Bericht der Kommission für soziale Sicherheit als Beilage 2 aufgeführte Stiftungsurkunde wohl als verbindliche Vorgabe, nicht aber als zwingend definitiv zu werten. In jedem Fall werden aber mit allen Beteiligten, also auch den mitwirkenden Fahrenden noch detailliertere Regelungen, wie z.B. ein Stiftungsreglement oder eine Geschäftsordnung erarbeitet werden müssen.

Gerne sind wir aber bereit, schon heute zu den von der Radgenossenschaft mit Schreiben vom 10. August 1992 aufgeworfenen Fragen Stellung zu nehmen. Dabei gehen wir zunächst auf diejenigen Punkte ein, welche die Stiftung selbst betreffen, um abschliessend auf die im selben Schreiben formulierte Frage zu einer möglichen Ombudsstelle zu sprechen zu kommen:

Der von der Radgenossenschaft beanstandete Artikel 7 der vorgeschlagenen Stiftungsurkunde, wonach die fahrende Bevölkerung keine Mehrheit innerhalb des Stiftungsrates haben soll, damit dieser nicht von derjenigen Gruppe bestimmt wird, die man unterstützen will, ist keineswegs so zu verstehen, dass sich die "Sesshaften" neue Mündel schaffen wollen. Wie schon erwähnt, soll aber die geplante Stiftung nicht zu einer reinen Interessenvertretung der Fahrenden werden, die ja in der Radgenossenschaft der Landstrasse besteht. Sie soll vielmehr zu einem Forum der optimalen Kommunikation und Koordination werden, indem durch die Zusammenarbeit aller staatlichen Ebenen und unter Mitwirkung der Betroffenen selbst die anstehenden Probleme gemeinsam gelöst werden können.

Zu der Wahl des Präsidenten, die im Artikel 9 geregelt ist, gilt es folgendes zu sagen:

Gemäss Artikel 84, Abs. 1 ZGB stehen Stiftungen unter der Aufsicht des Gemeinwesens (Bund, Kantone und Gemeinde), dem sie nach Ihrer Bestimmung angehören. Die Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende" ist aufgrund Ihrer gesamtschweizerischen Ausrichtung demnach der Aufsicht des Bundes unterstellt. Diese Aufsicht wird durch das GS EDI wahrgenommen, welches demnach auch die Wahl des Präsidenten genehmigt. Da im Artikel 9 aber auch geregelt wird, dass sich der Stiftungsrat selbst konstituiert, wird die Radgenossenschaft selbstverständlich auch bei der Wahl des Präsidenten mitreden können.

Als letzten die Stiftung betreffenden Punkt wird im Schreiben vom 10. August der Stiftungszweck, welcher in Artikel 2 aufgeführt ist, in Frage gestellt:

Hier scheint unseres Erachtens in der Tat ein äusserst komplexer Sachverhalt angesprochen. Zwar ist es sicher unbestritten, dass die Stiftung - als eigentliche Eigentümerin der erworbenen Stand- und Durchgangsplätze - bis zu einem gewissen Grad auch die Verantwortung gegenüber den jeweiligen Gemeinden und Kantonen tragen muss.

Ebenso gewiss ist aber, dass sich die Radgenossenschaft der Landstrasse im Betrieb solcher Stand- und Durchgangsplätze seit vielen Jahren eine grosse Erfahrung angeeignet hat und dabei ausgezeichnete Arbeit leistet. Auch wir erachten einen zusätzlichen Verwaltungsapparat in diesem Bereich nicht nur als überflüssig, sondern auch als äusserst problematisch. Wir werden uns deshalb nach einer allfälligen Annahme des vorgeschlagenen Bundesgesetzes durch das Parlament auch selbstverständlich dafür einsetzen, dass der Betrieb und die Kontrolle der Stand- und Durchgangsplätze weiterhin im Aufgabenbereich der Radgenossenschaft verbleibt. Wir sind überzeugt davon, dass die dabei notwendige Zusammenarbeit mit der Stiftung schon dadurch gewährleistet bleibt, dass die Radgenossenschaft ja ihrerseits im Stiftungsrat vertreten sein wird.

## Ombudsstelle

Ich möchte nun noch abschliessend auf den von Ihnen erwähnten Ombudsmann zu sprechen kommen. In der Tat wurde im GS EDI in Übereinstimmung mit verschiedenen Anregungen aus dem Parlament die Frage erwogen, wie nach Abschluss der Arbeiten der Aktenkommission und der Fondskommission und vor einer allfälligen Errichtung der Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende" den verschiedenen Anliegen der Fahrenden von Bundesseite am besten Rechnung getragen werden könnte. Dabei ist die Idee einer Ombudsperson aufgetaucht. Diese würde mit der Aufgabe betraut, die Anliegen der Fahrenden, und zwar nicht zuletzt derjenigen Fahrenden, deren Lebenssituation durch die Folgen des Hilfswerks "Kinder der Landstrasse" noch immer stark geschädigt ist, entgegenzunehmen und ihnen beratend und vermittelnd zur Seite zu stehen. Dabei ginge es allerdings keineswegs um eine Fortführung der auf die Vergangenheit bezogenen Wiedergutmachungsleistungen von Seite des Bundes, sondern vielmehr um die Sicherung und Verbesserung der gegenwärtigen Lebenssituation der fahrenden Bevölkerung. Da diese Aufgabe auch ein Ziel der Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende" sein wird, sollte die Funktion, welche durch eine Ombudsperson ausgeübt würde, zukünftig auch in die Stiftung integriert werden. Es handelte sich demzufolge um eine Übergangsregelung. Da die Finanzierung einer Ombudsperson noch nicht gesichert ist, wurde bis jetzt auch darauf verzichtet, mit der Radgenossenschaft in Kontakt zu treten, um wiederum keine Versprechungen abzugeben, welche später nicht eingehalten werden können. Sicher ist jedoch, dass es sich - wie schon der Name sagt - um eine Ombudsperson, also um eine verwaltungsunabhängige Stelle und nicht um einen Beamten oder eine Beamtin handeln muss.