Zeitschrift: Zeitschrift für öffentliche Fürsorge : Monatsschrift für Sozialhilfe : Beiträge und Entscheide aus den Bereichen Fürsorge, Sozialversicherung, Jugendhilfe und Vormundschaft

Herausgeber: Schweizerische Konferenz für Sozialhilfe

Band: 90 (1993)

Artikel: Autobesitz und Sozialhilfe : keine unvereinbaren Gegensätze

Autor: Tschümperlin, Peter

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-838222

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: 07.01.2026

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

Autobesitz und Sozialhilfe: keine unvereinbaren Gegensätze

Von Peter Tschümperlin, Geschäftsführer der SKöF

Sozialhilfesuchende, die autofahren, waren und sind oft ein Stein des Anstosses. Die Kosten eines privaten Motorfahrzeugs werden im Sozialhilfebudget nur berücksichtigt, wenn der Wagen für den Arbeitsweg oder aus gesundheitlichen Gründen benötigt wird. Hingegen dürfen die Sozialhilfesuchenden nicht generell zum Verkauf des Autos gezwungen werden. Dies ist nur in Fällen angezeigt, wo das Auto einen erheblichen Vermögenswert darstellt oder die Familienmitglieder deswegen materiell zu kurz kommen.

Dass Sozialhilfesuchende, die autofahren, oft Anstoss erregen, ist verständlich, gilt doch das Auto als eines der wenigen verbliebenen wirklichen Luxus- und Statusgüter. Vor vierzig Jahren haben sich Fürsorgeverantwortliche unter dem Druck der Öffentlichkeit den Kopf zum Thema «Radiobesitz und Unterstützung» zerbrochen, vor zwanzig Jahren lief die Diskussion um «Fernsehbesitz und Fürsorge» heiss. Schliesslich haben wir den Sozialhilfesuchenden Radio- und Fernsehgeräte zugebilligt, weil diese Produkte nicht mehr als einfach entbehrliche Luxusgüter einzustufen waren. Mit dem Autofahren verhält es sich dagegen bis heute (und wohl auch in Zukunft) anders: Die Kosten des Betriebs eines privaten Motorfahrzeugs werden im Sozialhilfebudget nur berücksichtigt, wenn die Benützung des Privatwagens Erwerbszwecken dient oder gesundheitlich begründet ist (Ziffer 4.1 der SKöf-Richtlinien). Mithin werden in allen übrigen Fällen keine öffentlichen Gelder für den Betrieb eines privaten Motorfahrzeugs gewährt.

Die Frage, die sich bei der Umsetzung dieses Grundsatzes in die Sozialhilfepraxis stellt (und die sich auch bei der Kommentierung der SKöf-Richtlinien gestellt hat), lautet also lediglich: Darf die zuständige Sozialbehörde derart stark in die Alltagsgestaltung der Sozialhilfesuchenden (und damit in ihre Freiheit) eingreifen, dass sie den Betrieb eines Autos nicht nur nicht finanziert, sondern den Betroffenen diesen, unter Androhung des Entzugs von Sozialhilfegeldern, verbietet?

Die Antwort auf diese Frage lautet nach Meinung der SKöF:

Ja, aber nur unter bestimmten, einschränkenden Bedingungen, nämlich

1. *sofern das Fahrzeug ein erhebliches, im Sinne von Ziffer 5.3 der Richtlinien zu liquidierendes Vermögen darstellt und/oder*
2. *sofern durch dessen Betrieb öffentliche Gelder missbraucht werden (z. B. dadurch, dass Drittpersonen materielle Nachteile erleiden).*

(Ziffer 4.1 des Kommentars zu den SKöF-Richtlinien)

Die SKöF geht also nicht von einer grundsätzlichen Unvereinbarkeit von Autobesitz und Sozialhilfe aus. Sie postuliert lediglich, dass die Kosten für Anschaffung, Unterhalt und Betrieb eines privaten Motorfahrzeugs grundsätzlich nicht in ein individuelles Sozialhilfebudget aufgenommen werden können,

und dass darüberhinaus unter bestimmten Voraussetzungen gegen den privaten Autobesitz eingeschritten werden darf. Dabei ist die eine dieser Voraussetzungen in der praktischen Sozialhilfearbeit verhältnismässig unproblematisch: Wenn das Fahrzeug einen erheblichen Vermögenswert darstellt, durch welchen die vernünftigerweise zu gewährenden «eisernen Reserven» überschritten werden, ist es [bei mehr als bloss kurzfristiger (Überbrückungs-)Unterstützung] zu verkaufen; das so erzielte Bargeld ist anschliessend für die Lebenshaltung einzusetzen. Bei der anderen Voraussetzung spricht die SKöF bewusst von missbräuchlicher Verwendung von öffentlichen Geldern und erwähnt als Beispiel materielle Nachteile von Drittpersonen. Dies heisst, dass im konkreten Einzelfall nicht einzelne Mitglieder (z. B. Frau und Kinder) wegen dem Autobesitz und -betrieb eines anderen Mitglieds der Unterstützungseinheit (z. B. des Mannes) zu Schaden kommen dürfen (z. B. zu wenig Geld zur Verfügung haben für vernünftige Ernährung oder für die Haushaltführung allgemein). Die Umsetzung dieser Bestimmung in die Sozialhilfepraxis ist um einiges schwieriger: Kann durch gesprächsweise Motivation kein «freiwilliger» Verzicht auf das Fahrzeug erreicht werden, so bleiben nur entsprechende Einschränkungen bei der Geldauszahlung oder andere Massnahmen, wie sie den Fachleuten von der Arbeit mit Familien bekannt sind, in welchen ein Mitglied von Alkohol oder illegalen Drogen abhängig ist.

Nun wird mit Bezug auf verschiedene Bestimmungen in kantonalen Sozialhilfegesetzen ab und an argumentiert, dass von der Sozialhilfe unterstützte Personen sich um eine wirtschaftliche Verwendung ihres verfügbaren Einkommens zu bemühen hätten, der Betrieb eines Autos hingegen prinzipiell unwirtschaftlich und deshalb von den Fürsorgeorganen zu unterbinden sei. Dieser Gedankengang entbehrt nicht einer gewissen Logik, darf aber dennoch nicht als Argument für ein Autoverbot für Unterstützte dienen, weil dies nach Meinung der SKöF einer unzulässigen, die persönliche Freiheit zu stark einschränkenden «Bevormundung» von Bedürftigen gleichkäme. Die gesetzliche Verpflichtung der Betroffenen zu wirtschaftlichem, d. h. sparsamem und auf Gegenwert bedachtem Umgang mit Sozialhilfegeldern ist vielmehr als Anspruch an den Hilfsprozess denn als Voraussetzung für die Gewährung von materieller Hilfe zu interpretieren.

Zu starker Eingriff in die persönliche Freiheit

Zwar sind Unterstützte durch die ihnen in sehr beschränktem Masse zur Verfügung stehenden Geldmittel im Alltag vermehrt zur Auswahl und zum Verzicht genötigt, ihnen darf aber nicht a priori ein Verhalten aufgezwungen werden, zu dem die meisten übrigen Bürgerinnen und Bürger freiwillig nicht in der Lage sind. Zwar ist der Betrieb eines Privatautos ohne Zweifel eine unwirtschaftliche Verwendung des Einkommen, die sich zudem umweltbelastend auswirkt. Der Kauf von Butterzopf für den Frühstückstisch am Sonntag ist auch alles andere als wirtschaftlich (und sein Verzehr gewiss nicht gesundheitsfördernd). Ebenso wäre nicht erwerbstätigen Sozialhilfesuchenden der Besuch von Gaststätten,

Kinos oder Tanzlokalen zu verbieten, und es wäre von ihnen zu verlangen, die teure Fotokamera oder das Videogerät zu versetzen, bevor die materielle Sozialhilfe berechnet wird. Gewiss, all diese Güter und Dienstleistungen kosten weniger als ein Auto; dennoch kann ihnen dasselbe Argument der Unwirtschaftlichkeit entgegengehalten werden.

Schliesslich ist es durchaus denkbar, dass eine unterstützte Person ein abbezahltes, durch sein Alter nahezu wertlos gewordenes Auto fährt, das von ihr zudem selbst gewartet und vielleicht auch repariert wird. In diesem Fall würde selbst das Argument der Unwirtschaftlichkeit kaum mehr greifen. Autofahren kostet nicht in jedem Fall gleich viel und stellt nicht in jedem Fall oder zu jedem Zeitpunkt eine unverhältnismässig grosse Belastung des individuellen Budgets dar. Durch die Sozialhilfeorgane zu prüfen sind folglich (in Übereinstimmung mit den Aussagen in den SKöF-Richtlinien) primär die Vermögensverhältnisse und die möglichen negativen Auswirkungen des Fahrzeugbetriebs auf andere Mitglieder der Unterstützungseinheit. Dass Sozialbehörden dabei besonders kritisch sind, muss von Betroffenen gerade unter den gegenwärtigen wirtschaftlichen und finanziellen Bedingungen wohl oder übel akzeptiert werden. Dennoch ist nach Ansicht der SKöF eine direkte Beschränkung der Handlungsfreiheit von Bedürftigen über ein generelles Verbot des Autobesitzes auch in rauheren Zeiten aus Prinzip unzulässig.

ENTSCHEID

Der Begriff des Drogenvermittlers

Auch eine einmalige Vermittlung wird bestraft

Das Bundesgericht hat ein Urteil aus dem Kanton Waadt gegen einen Mann bestätigt, der einem Heroinverkäufer einen Abnehmer vorstellte und bestätigte, dass dieser zahlungsfähig sei. Das Vermitteln von Drogen ist demnach auch in einem Einzelfall strafbar.

Von unserem Bundesgerichtskorrespondenten Dr. Roberto Bernhard

Jemand, der die Beziehung zwischen einem Heroinverkäufer und einem Käufer zustandegebracht hatte, wurde im Kanton Waadt gestützt auf Art. 19 des Betäubungsmittelgesetzes (BetmG) wegen unbefugten Vermittelns von Rauschgift bestraft. Nach dem französischen Gesetzestext hatte er «fait le courtage», als Makler gewirkt. Er meinte deshalb, er hätte den Straftatbestand nur erfüllt, wenn er gewerbsmässig tätig geworden wäre. Da es sich jedoch um eine Einzelhandlung drehte, erhob er beim Bundesgericht Nichtigkeitsbeschwerde, weil er nicht Drogenmakler sei.

Art. 19 BetmG enthält eine lange Liste strafbarer Verhaltensweisen. Erst in Ziff. 2 Buchstabe c erwähnt die Bestimmung die Gewerbsmässigkeit als beson-