

Sachdokumentation:

Signatur: DS 1158

Permalink: [www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/1158](http://www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/1158)



### Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

### Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.



GESELLSCHAFT  
FÜR BEDROHTE  
VÖLKER



GFBV-BERICHT

# *Fahrende Roma in der Schweiz*

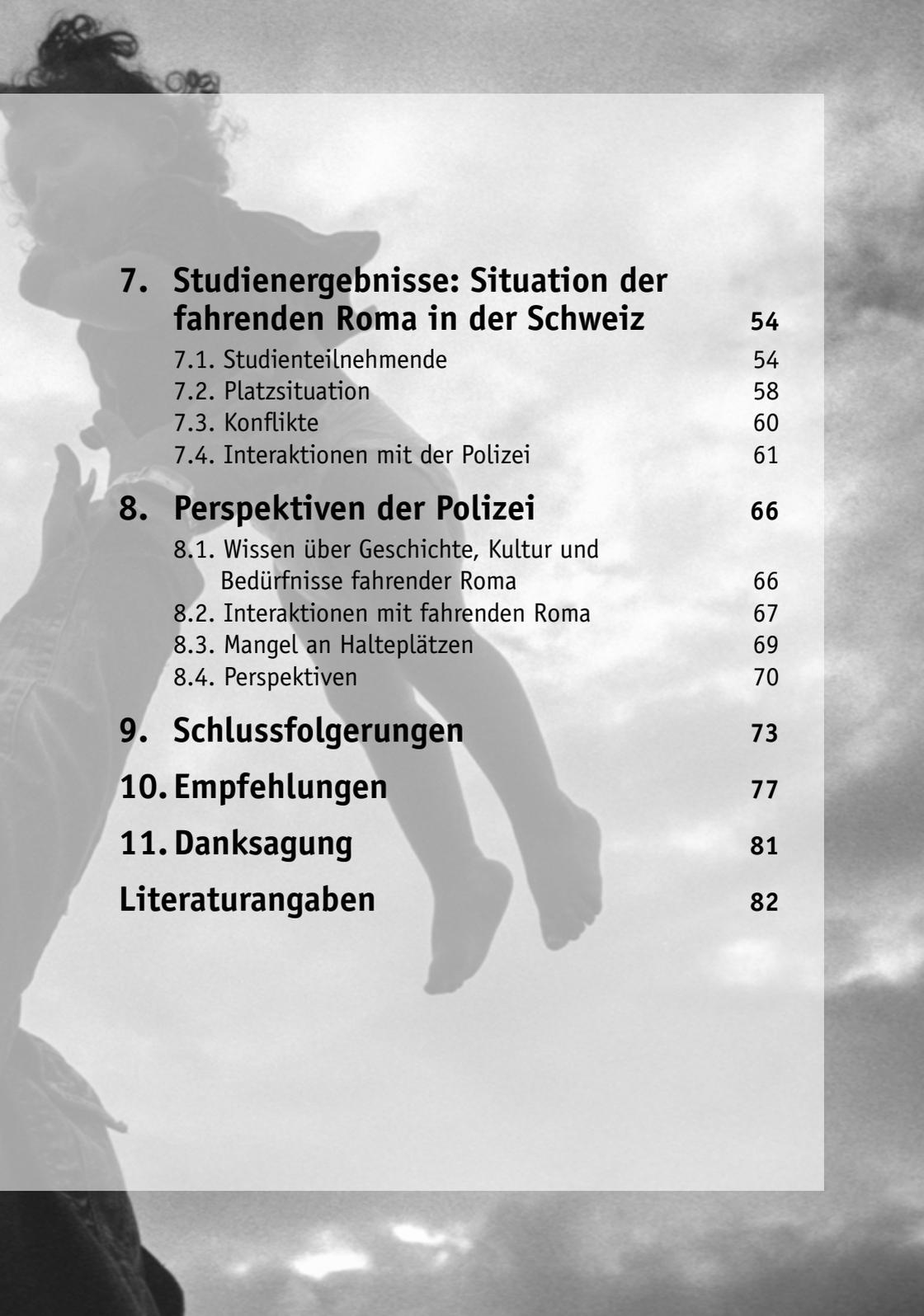
**BEDÜRFNISSE, HERAUSFORDERUNGEN UND PERSPEKTIVEN**

Dieser Bericht entstand in Zusammenarbeit  
mit dem Verband Sinti und Roma Schweiz.



## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1. Einleitung</b>	<b>5</b>
<b>2. Ziele und Kontext des Berichts</b>	<b>7</b>
<b>3. Methodik</b>	<b>9</b>
<b>4. Roma – ein Überblick</b>	<b>12</b>
4.1. Geschichte der Roma	14
4.2. Romanes – Sprache der Roma	17
4.3. Roma-Gruppen	18
4.4. Kulturelle Identität und soziale Organisation	20
<b>5. Roma und die Schweiz</b>	<b>26</b>
5.1. «Zigeunerpolitik» in der Schweiz	27
5.2. «Zigeuner»: Eine Polizeikategorie	28
5.3. Kontinuität der Diskriminierung	29
5.4. Situation der fahrenden Roma	31
<b>6. Rechtliche Grundlagen für fahrende Roma in der Schweiz</b>	<b>38</b>
6.1. Rechtlicher Schutz	38
6.2. Halteplätze in der Schweiz	43
6.3. Rechtliche Grundlagen bei Erwerbstätigkeit	48



<b>7. Studienergebnisse: Situation der fahrenden Roma in der Schweiz</b>	<b>54</b>
7.1. Studienteilnehmende	54
7.2. Platzsituation	58
7.3. Konflikte	60
7.4. Interaktionen mit der Polizei	61
<b>8. Perspektiven der Polizei</b>	<b>66</b>
8.1. Wissen über Geschichte, Kultur und Bedürfnisse fahrender Roma	66
8.2. Interaktionen mit fahrenden Roma	67
8.3. Mangel an Halteplätzen	69
8.4. Perspektiven	70
<b>9. Schlussfolgerungen</b>	<b>73</b>
<b>10. Empfehlungen</b>	<b>77</b>
<b>11. Danksagung</b>	<b>81</b>
<b>Literaturangaben</b>	<b>82</b>



**1.**  
*Einleitung*

Von Frühling bis Herbst bereisen seit Jahrzehnten fahrende Roma-Gruppen die Schweiz. Gemäss Schätzungen befinden sich in den Reisemonaten März bis September regelmässig 500 bis 800, in den Spitzenmonaten Juli und August zwischen 1200 bis 1500 ausländische Wohnwagen in unserem Land.<sup>1</sup> Die meisten der fahrenden Roma kommen in die Schweiz, um einer Erwerbstätigkeit nachzugehen – ein grosser Teil davon schon seit über 40 Jahren. Einige haben sich hier einen fixen Kundenstamm aufgebaut. Andere Roma-Gruppen besuchen die Schweiz aufgrund ihrer zentralen Lage für Familienzusammenkünfte oder religiöse Treffen.<sup>2</sup> Dabei gilt festzuhalten, dass von den acht bis zwölf Millionen Roma, die in Europa leben, nur gerade ein Prozent eine fahrende Lebensweise führen.<sup>3</sup>

Seit Jahren sehen sich die fahrenden Gruppen jedoch mit dem Problem konfrontiert, dass in der Schweiz ein akuter Mangel an Halteplätzen herrscht. Für grössere Gruppen existieren de facto lediglich vier Transitplätze – dies wird ihren Bedürfnissen in keiner Weise gerecht. Zudem besteht eine Tendenz, vorhandene Durchgangsplätze in erster Linie Schweizer Fahrenden zur Verfügung zu stellen. So sind Roma-Gruppen zunehmend gezwungen, auf den sogenannten «Spontanhalte» auszuweichen. Mit diesem Begriff werden kurzfristige Aufenthalte ausserhalb offizieller Halteplätze bezeichnet.<sup>4</sup> In der Regel laufen diese Spontanhalte relativ unaufgeregt und ohne erhebliche Zwischenfälle ab. In einigen Fällen kommt es jedoch zu Konflikten zwischen fahrenden Roma-Gruppen, Landbesitzenden, Behörden und der Polizei. Diese werden in den Medien als auch von Politikerinnen und Politikern aufgegriffen und als «illegale Besetzungen» medial ausgetragen. Die Negativberichterstattungen über diese Konflikte wiederum schüren antiziganistische<sup>5</sup> Vorurteile. Dadurch werden politische Prozesse ausgebremst, welche die Einrichtung von Halteplätzen zum Ziel haben.<sup>6</sup> Roma-Vertretende werden dabei selten in die politischen Diskussionen integriert und kommen in den Medien kaum zu Wort.

---

1 Gemäss Schätzungen von Andreas Geringer, interkultureller Mediator und Präsident des Verbandes Sinti und Roma Schweiz beliefen sich die Zahlen für 2017 in den Spitzenmonaten Juli und August auf 1'200 bis 1'500 Wohnwagen ausländischer Roma, Sinti und Jenischer. Davor und danach nehmen die Zahlen kontinuierlich ab, so dass man für die gesamte Reisesaison, März bis September, auf einen Durchschnitt von 400 bis 500 Wohnwagen kommt.

2 Laederich: *Rroma Fahrende in der Schweiz*, 2016, S. 7-8.

3 Ebenda: S. 6.

4 Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende: *Best Practice*, Bericht zur Errichtung von Stand- und Durchgangsplätzen, 2011.

5 Der Begriff Antiziganismus bezeichnet ein theoretisches Konzept. Eine Definition des Begriffes lautet wie folgt: «Antiziganismus bezeichnet ein historisch gewachsenes und sich selbst stabilisierendes soziales Phänomen, das eine homogenisierende und essentialisierende Wahrnehmung und Darstellung bestimmter sozialer Gruppen und Individuen unter dem Stigma ‚Zigeuner‘ oder anderen verwandten Bezeichnungen, eine damit verbundene Zuschreibung spezifischer devianter Eigenschaften an die so Stigmatisierten sowie vor diesem Hintergrund entstehende diskriminierende soziale Strukturen und gewaltförmige Praxen umfasst.» (End: Antiziganismus. Zur Verteidigung eines wissenschaftlichen Begriffs in kritischer Absicht, 2015, S. 57).

6 Vergleiche dazu die Debatten rund um die Schaffung eines Transitplatzes im Kanton Bern in Meinisberg (2016) und Wileroltigen (2017).

A black and white photograph of a woman with blonde hair, wearing a light-colored cardigan, kneeling on a grassy area. She is cooking in a pot on a portable stove. In the background, there is a motorhome with a window and a small crest on its side. Two white folding chairs are also visible. The scene is outdoors, likely at a campsite.

## 2. *Ziele und Kontext des Berichts*

Der vorliegende Bericht der Gesellschaft für bedrohte Völker (GfbV) setzt sich zum Ziel, Wissen über die Kultur und Bedürfnisse dieser Minderheit zu vermitteln. Er soll insbesondere die Erlebnisse und die Sicht der fahrenden Roma darstellen – aber auch die Sicht der Behörden, allen voran der Polizei, soll in den Bericht einfließen. Darüber hinaus verschafft der Bericht einen Einblick in die Kultur und soziale Organisation der Roma und setzt sich mit der rechtlichen Situation der fahrenden Roma in der Schweiz auseinander. Schwerpunkte liegen dabei auf dem völker- und verfassungsrechtlichen Minderheitenschutz, auf den rechtlichen Grundlagen der Erwerbstätigkeit und sowie auf der gesetzlichen Grundlage bezüglich der Benutzung von unterschiedlichen Halteplätzen. Eine Analyse der Situation der fahrenden Roma in der Schweiz und Empfehlungen zu Vorgehensweisen für Polizeibeamte und kantonale Behörden runden den Bericht ab.

Der vorliegende Bericht entstand im Rahmen des Projekts «Fahrende Roma in der Schweiz – Information, Mediation und Sensibilisierung», das von der GfbV und dem Verband Sinti und Roma Schweiz getragen wird. Das Projekt strebt eine klare Reduktion von Konflikten zwischen fahrenden Roma-Gruppen, Landbesitzenden, Behörden und der Polizei in der Schweiz an. Es will die Akzeptanz der fahrenden Roma in der Schweiz verbessern, die Schaffung von mehr Durchgangsplätzen unterstützen und Rassismus gegenüber Roma abbauen.

Mit dem vorliegenden Bericht möchte das Projekt erstens Aufschluss über die Kultur und die Bedürfnisse der fahrenden Roma in der Schweiz geben. Zweitens soll das Verständnis auf allen Seiten mittels aus der Sinti- und Roma-Gemeinschaft stammenden Mediatoren verbessert werden, damit Lösungen gefunden werden können. Drittens bietet das Projekt für Behörden und Polizei ein Informationsmodul über Kultur und Bedürfnisse der fahrenden Roma an.

A woman with dark hair, wearing a white and dark jacket, is standing outdoors and hanging laundry on a line. She is positioned next to a white trailer with the text "Kamada" visible on its side. The background shows a cloudy sky and other laundry items hanging on lines. The overall scene suggests a temporary living arrangement, possibly a camp or a transit station.

**3.**  
*Methodik*

Für den vorliegenden Bericht hat die GfbV einerseits eine intensive Desk-Recherche betrieben und Literatur analysiert, andererseits eigenes Datenmaterial erhoben und verarbeitet. Zur Erhebung und Analyse der Daten wurden folgende Methoden herangezogen:

### **Datenerhebung**

Um die Innensicht ausländischer, fahrender Roma in der Schweiz umfänglich zu erfassen, erarbeitete die GfbV einen problemzentrierten, standardisierten Fragebogen.<sup>7</sup> Im Zeitraum Mai bis August 2017 wurden 29 Personen aus verschiedenen Gruppen der fahrenden Roma zu den Themenfeldern Beruf, Wohnsituation, Platzsituation, Interaktion mit der Polizei und allgemeine Konfliktsituationen befragt. Interkulturelle Mediatoren aus der Schweizer Sinti und Roma-Gemeinschaft führten die Interviews auf verschiedenen Plätzen in der Schweiz durch.<sup>8</sup>

Ergänzend erfasste die GfbV mittels halbstandardisierten Interviews im Zeitraum Juni und Juli 2017 die Sicht der Behörden zur Situation der fahrenden Roma in der Schweiz. Sie befragte kantonale Polizeistellen, deren Regionen von fahrenden Roma-Gruppen besonders frequentiert werden. Insgesamt gaben fünf Polizeibeamte zu den Themen Halteplätze, Konfliktsituationen, kulturelles Wissen und mögliche Perspektiven Auskunft.

### **Datenanalyse**

Die Interviews wurden in einer ersten Phase durch die Methode des offenen Kodierens analysiert. In einer zweiten Phase wurden für die einzelnen Kategorien Beziehungsnetze ausgearbeitet.<sup>9</sup> Die Daten, welche aus den Interviews in den Bericht integriert wurden, sind anonymisiert und lassen keine Rückschlüsse auf die Informantinnen und Informanten zu.

---

7 Mit problemzentrierten Fragebogen oder Interviews werden Datenerhebungsmethoden bezeichnet, die individuelle Vorstellungen und Meinungen generieren. Vergleiche dazu: Witzel: Das problemzentrierte Interview, 2000. <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0114-fqs0001228> (Zugriff am 24.08.2017).

8 Andreas Geringer und Igor Colic waren als Mediatoren beim Projekt «Fahrende Roma in der Schweiz – Information, Mediation und Sensibilisierung» im Einsatz und führten sämtliche Interviews mit fahrenden Roma für den Bericht durch.

9 Breidenstein et al.: Ethnografie. Die Praxis der Feldforschung, 2013, 126f.



A black and white photograph of a caravan with a striped awning. A child is visible through a window. In the foreground, there is a child's inflatable pool with a cartoon fish pattern. The scene is outdoors, possibly at a campsite.

**4.**  
*Roma – ein  
Überblick*

## ROMA – EIN ÜBERBLICK

Aus linguistischer und ethnologischer Perspektive dient die Bezeichnung «Roma» als Oberbegriff für eine europäische Minderheit, die ursprünglich aus Indien stammt.<sup>10</sup> In Romanes, der Sprache der Roma, bedeutet «Rom» Mann und «Romni» Frau. Die Selbstbezeichnung Sinti wird von den Mitgliedern einer wichtigen Roma-Gemeinschaft verwendet, von denen ein Grossteil in Deutschland lebt. Obwohl sich viele Sinti selbst nicht als Roma bezeichnen, geben sie dennoch an, Romanes zu sprechen.<sup>11</sup>

Das Begriffspaar Sinti und Roma hat sich vor allem im deutschen Sprachraum etabliert, da sich die Gruppe der Sinti seit Jahrhunderten in diesem Raum angesiedelt hat.<sup>12</sup> Historische, sprachliche und genetische Evidenzen weisen darauf hin, dass alle Roma-Gruppen aus einer einzigen Migrationsbewegung aus Indien stammen. Ebenfalls historisch nachgewiesen ist, dass Roma seit mindestens 700 Jahren in Westeuropa beheimatet sind.<sup>13</sup>

Nach Schätzungen des Europarates leben heute etwa zehn Millionen Roma in Europa. Andere Quellen nennen jedoch Zahlen zwischen acht und 15 Millionen. Die unsichere Quellenlage lässt sich auf den Umstand zurückführen, dass ein grosser Teil der Roma bei den verschiedenen Volksbefragungen ihre Minderheitenzugehörigkeit nicht angeben. In ihren jeweiligen Heimatländern sind die Roma stets Minderheiten, sie stellen also in keinem Land die Mehrheit der Bevölkerung dar. Dennoch bilden Roma die grösste transnationale Minderheit Europas.<sup>14</sup> Der Politikwissenschaftler Herbert Heuss fasst Wahrnehmung und Wirklichkeit der Roma in Europa folgendermassen zusammen: «Roma sind auch innerhalb der verschiedenen Länder keine homogene Gruppe, sondern sie unterscheiden sich vielfältig nach Sprache und Tradition, ökonomischer Lage, Religion und vielen anderen Kriterien. [...]

---

<sup>10</sup> Der Begriff «Roma» wird nebenbei auch als politischer Oberbegriff verwendet, der sowohl Roma, Sinti, Travellers, Ashkali und weitere Gruppen einschliesst. Die UNO beispielsweise verwendet den Terminus als politischer Oberbegriff. In der UNO werden die Rechte sämtlicher Gruppen durch die im Wirtschafts- und Sozialrat (ECOSOC) akkreditierte Romani Union vertreten. «Roma» in dieser Verwendung ist somit keine sprachliche-ethnologische, sondern eine rechtliche Kategorie, die auch Gruppen umfasst, welche sprachlich nicht unter die Gruppen der Romanes-Sprechenden subsumiert werden können. (Huonker: Zur Geschichte der Anerkennung von Roma, Sinti und Jenischen, 2014, S. 77).

<sup>11</sup> Hübschmannova: Untergruppen der Roma, 2003. <http://rombase.uni-graz.at/cgi-bin/art.cgi?src=data/ethn/topics/names.de.xml> (Zugriff am 24.08.17).

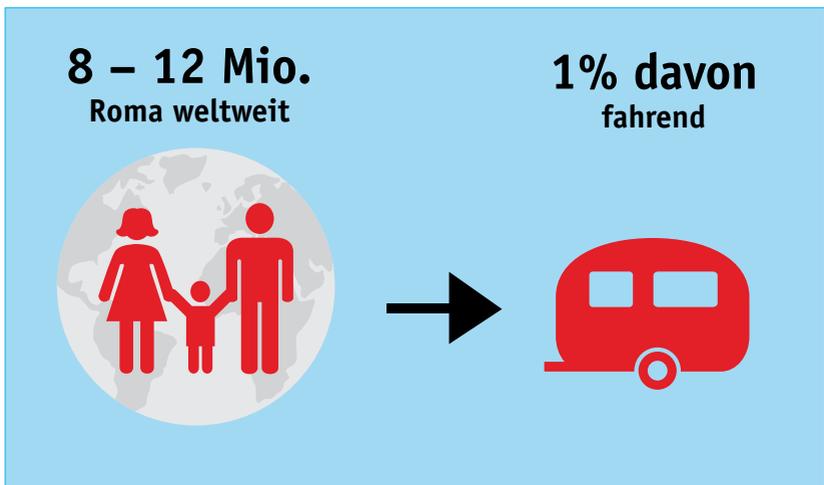
<sup>12</sup> Fings: Sinti und Roma, Geschichte einer Minderheit, 2016, S.11.

<sup>13</sup> Huonker: Zur Geschichte der Anerkennung von Roma, Sinti und Jenischen als Opfergruppen des Holocaust sowie als Volksgruppen in Deutschland, Österreich und in der Schweiz, 2014, S. 77.

<sup>14</sup> European Commission: EU and Roma. [http://ec.europa.eu/justice/discrimination/roma/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/justice/discrimination/roma/index_en.htm) (Zugriff am 24.08.17).

Die Vorstellung [...], dass Roma gleichsam heimatlos in Europa umherziehen, ist ein Klischee der Mehrheitsbevölkerung, das mit der Realität nichts zu tun hat, und dient vielmehr der Rechtfertigung von Diskriminierung und Ausgrenzung.»<sup>15</sup>

Im allgemeinen Sprachgebrauch werden die Begriffe «Roma» und «Fahrende» oft fälschlicherweise gleichgesetzt. Tatsächlich pflegen heute weniger als ein Prozent der Roma in Europa eine fahrende Lebensweise.<sup>16</sup> Ursprünglich existierte der Nomadismus bei der ethnischen Minderheit gar nicht, er ist vielmehr ein Mythos, der im Europa des 15. Jahrhunderts entstand, wo Roma seit ihrer Ankunft immer wieder vertrieben wurden. Aufgrund zahlreicher «Zigeunerverbote», die in Westeuropa bereits ab dem 15. Jahrhundert vielerorts ausgesprochen wurden, sahen sich viele Roma-Gruppen zum Nomadismus gezwungen. So ist beispielsweise auch die fahrende Lebensweise der Sinti auf diese Diskriminierung zurückzuführen. «Es ist aber klar und sollte auch berücksichtigt werden, dass nach Jahrhunderten fahrender Lebensweise, für gewisse Roma, der Wohnwagen und andere Merkmale des Fahrens Teil ihrer Kultur geworden ist.»<sup>17</sup>



<sup>15</sup> Heuss: Roma und Minderheitenrechte in der EU. Anspruch und Wirklichkeit, 2011, S. 20.

<sup>16</sup> Laederich: Roma Fahrende in der Schweiz, 2016, S. 5.

<sup>17</sup> Ebenda: S. 6.

## 4.1. GESCHICHTE DER ROMA

Zur Geschichte der Roma vor dem 15. Jahrhundert gibt es nur sehr wenige Quellen. Hinweise und Datierungsmöglichkeiten zur Migrationsroute vor der Ankunft in Europa bietet vor allem die Sprache, das Romanes.<sup>18</sup> Durch linguistische Forschung ist seit dem 18. Jahrhundert bekannt, dass die Roma ursprünglich aus dem Nordwesten Indiens stammen. Lev Tcherenkov und Stéphane Laederich gehen davon aus, dass eine Gruppe von Roma bereits um das fünfte Jahrhundert von Indien nach Persien und um das siebte Jahrhundert nach Armenien auswanderte. Der Beginn der Migration einer kohärenten Gruppe von Roma datieren Tcherenkov und Laederich somit wesentlich früher als andere Forschende. Die Begründung ihrer These liegt darin, dass sich im Romanes keine arabischen Lehnwörter finden lassen. Somit scheint es naheliegend, dass die Roma vor der arabischen Herrschaftsübernahme aus Persien ausgewandert sind.<sup>19</sup> Seit dem Ende des ersten Jahrtausend hätten Roma über einen langen Zeitraum vor allem im süd-südosteuropäischen Teil des Byzantinischen Reiches gelebt.<sup>20</sup> Anfangs 14. Jahrhundert siedelten sie sich im Balkan an. Mit der Expansion des Osmanischen Reiches Mitte des 14. Jahrhunderts wanderten einige Teilgruppen der Roma nach West-, Mittel- und Nordeuropa weiter. Mehr als zwei Drittel der ethnischen Minderheit blieben jedoch in den vom Osmanischen Reich eroberten Ländern ansässig. Im Jahre 1348 wurde die Ankunft von Roma in Prizren (KO) dokumentiert, 1373 in Korfu (GR), 1407 in Hildesheim (DE) und 1418 in Zürich (CH).<sup>21</sup>

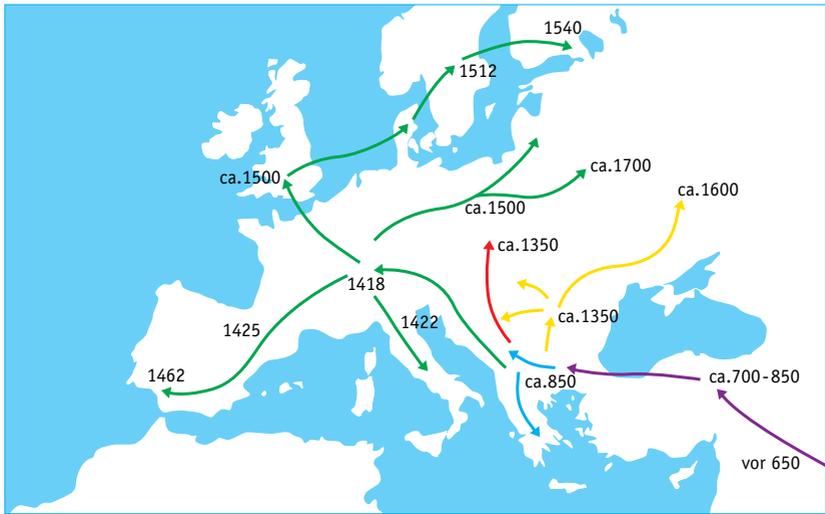
---

18 Laederich: Geschichte, Sprache und Kultur der Roma, 2006, S.11.

19 Tcherenkov und Laederich: The Roma, 2004, S. 295.

20 Tcherenkov und Laederich: The Roma, 2004, S.50ff.

21 Kenrick: Sinti und Roma, Von Indien bis zum Mittelmeer, 1998, S.48.



Quelle: Vgl. Karte in Laederich, Roma Foundation, Broschüre: Roma, 2008.

- Ur-Roma
- Balkanische Roma
- Vlach Roma
- Karpatische Roma
- Nordische Roma

Seit ihrer Ankunft in Westeuropa ist die Geschichte der Roma geprägt von Ausgrenzung und Verfolgung. Das Aussehen der Neuangekommenen, ihre tendenziell dunklere Hautfarbe, ihre fremdartige Sprache und Lebensweise und ihre vermeintliche Neigung zur Wahrsagerei oder Schaustellung schien die Bevölkerung Westeuropas stark zu beunruhigen. So kam es bereits schon nach kurzer Zeit gegenüber den Roma zu Anschuldigungen der Hexerei, des Diebstahls oder der Verbreitung von Krankheiten.<sup>22</sup> Auf diese Ablehnung seitens der Bevölkerung reagierten die Behörden mit Verbannungsgeboten der ethnischen Minderheit aus den Staatsgebieten. Bei erneuter Übertretung der Staatsgrenzen kam es ab 1500 vielerorts auch zur straflosen Tötung von Roma.<sup>23</sup> Dabei stand die Eliminierung dieser Minderheit im Vordergrund.

<sup>22</sup> Liégeois: Roma in Europe, 2007, S. 156 ff.

<sup>23</sup> Ebenda: S. 158 f.

Regelungen mit derselben Tendenz finden sich bis Mitte 20. Jahrhundert in den meisten europäischen Staaten; «eine Entwicklung, die in der systematischen Vernichtung der Roma im Dritten Reich durch die Nationalsozialisten gipfelte.»<sup>24</sup>

In der Zeit des Nationalsozialismus wurden alle Roma, ob sesshaft oder nicht, und andere Gemeinschaften, die einen fahrenden Lebensstil führten, als «Zigeuner» subsumiert und erfasst. Ab dem Jahre 1939 deportierten die Nationalsozialisten Roma nach Polen und führten in den besetzten Gebieten Osteuropas Vertreibungen durch. Danach internierten sie Roma in die Lager Auschwitz-Birkenau, Dachau und Buchenwald. Zudem errichteten sie auch weitere Lager in Frankreich, Bulgarien und anderen Ländern. In dieser Zeit fielen mindestens 500'000 Roma den Nationalsozialisten zum Opfer.<sup>25</sup>

Da die Roma kein Staatsgebiet und damit kein eigenes Militär besaßen, fehlte ihnen nach Beendigung des Zweiten Weltkriegs jegliche Verhandlungsmacht. Dies führte dazu, dass sie in den Friedensverhandlungen gänzlich vergessen gingen.<sup>26</sup> Erst im Jahre 1982 wurde der Völkermord an den Roma von der deutschen Bundesregierung offiziell anerkannt. Im Gedenken an die Opfer erklärten 2015 das Europäische Parlament und anschliessend auch die Europäische Kommission den 2. August zum Roma Holocaust Memorial Day. Heute sind die Roma in Deutschland (seit 1995), Österreich (seit 1998) und anderen europäischen Ländern eine anerkannte nationale Minderheit, die unter die Bestimmungen des Rahmenübereinkommens zum Schutz nationaler Minderheiten des Europarates fällt. In der Schweiz haben Roma-Organisationen 2015 ein Gesuch zur Anerkennung als nationale Minderheit gestellt. Der Entscheid über die Anerkennung soll bis Ende 2017 getroffen sein.<sup>27</sup>

---

24 Wehrli: Die Roma und ihr Recht auf Bildung im europäischen Recht, 2012, S. 8.

25 Liègeois: Roma in Europe, 2007, S. 168f.

26 O'Nions: Minority Rights Protection in International Law, 2016, S.8.

27 Information durch Schreiben der Direktion für Völkerrecht an die GfBV vom 26.6.2017.

## 4.2. ROMANES – SPRACHE DER ROMA

Romanes, die Sprache der Roma, ist ein zentrales Kulturgut der ethnischen Minderheit. Wie andere Sprachen unterliegt sie einem konstanten Wandel und besteht heute in zahlreichen Dialekten, die von den Kultur- und Sprachregionen beeinflusst sind, in denen Roma leben.<sup>28</sup> Auch die Migration der Roma, welche über Persien, Armenien, Gross-Griechenland und durch südslawisches Gebiet nach Europa führte, hat ihre Spuren im Romanes hinterlassen. So sind in allen Dialekten Lehnwörter aus den Sprachen der genannten Gebiete zu finden.<sup>29</sup>

Während vieler Jahrhunderte war das Romanes eine homogene Sprache. Erst mit der Migration der Roma in vier verschiedene Gebiete Europas wurden der Sprache in den verschiedenen Regionen neue, nicht-gemeinsame Ebenen zugefügt. So entstanden vier Meta-Gruppen:



Quelle: Nach Tcherenkov und Laederich: *The Roma*, 2004, S. 241.

Diese späteren Begriffsaneignungen, von denen die Metadialekte geprägt sind, erschweren das Verständnis zwischen den Dialekten. Dennoch können Personen verschiedener Meta-Dialekte, die ein gewisses Sprachverständnis für das Romanes mitbringen, sehr wohl über den gemeinsamen Sprachstamm fließend kommunizieren. Ungefähr zwei Drittel der Roma sprechen heute noch Romanes. In Ländern wie Spanien oder Ungarn ist die Sprache bei den dort ansässigen Gemeinschaften der Roma fast nicht mehr vorhanden. Gründe für dieses Verschwinden liegen oftmals bei einer wiederholten, staat-

<sup>28</sup> Fings: Sinti und Roma. Geschichte einer Minderheit, 2016, S. 15.

<sup>29</sup> Gleischer-Entner: Das Unaussprechliche in der psychosozialen Beratung von Sinti und Roma, 2014, S. 38.

lichen Assimilationspolitik, welche wiederum verschiedene Akkulturation herbeiführte.<sup>30</sup> Romanes wird heute in keinem Nationalstaat als Amtssprache anerkannt. Für das Romanes existiert auch keine einheitliche Schriftsprache.

In acht Ländern Europas (Deutschland, Österreich, Schweden, Finnland, Norwegen, Slowenien, Ungarn und Rumänien) ist Romanes heute jedoch eine staatlich anerkannte Minderheitensprache.<sup>31</sup> Obwohl die Sinti seit 2016 unter ihrer Eigenbezeichnung als nationale Minderheit anerkannt sind, steht die Anerkennung des Romanes im Rahmen der europäischen Charta der Regional- und Minderheitensprache des Europarates in der Schweiz noch aus.<sup>32</sup>

### 4.3. ROMA-GRUPPEN

Aufgrund von politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Veränderungen stehen die Identitäten und oft auch die Eigenbezeichnungen der einzelnen Roma-Gruppen in einem steten Wandel. Daher ist es auch nicht einfach, eine genaue Anzahl Gruppen zu bestimmen und erfolgt oft nur aufgrund von sprachlichen Merkmalen.<sup>33</sup> So die Historikerin Karola Fings: «Vereinfacht spricht man von Roma in Ost- und Südosteuropa, von Sinti im deutschsprachigen Raum [...], von den Kalé in Spanien und Südfrankreich, den Ciganos in Portugal sowie von den Romanichals in Grossbritannien. Tatsächlich ist die Minderheit viel diversifizierter. Von Portugal bis Russland und von Italien bis Norwegen lassen sich rund fünfzig Gruppen mit weiteren Untergruppen benennen. Diese Unterscheidungen gehen, [...] auf regionale Herkunft, berufliche Traditionen, sprachliche Besonderheiten sowie Gebräuche zurück.»<sup>34</sup>

*Arlji, Bugurdži, Cale, Curara, Džambaša, Kalé, Kalderasch, Lovara, Sinti, Xaladytka* sind nur einige der verschiedenen Teilgruppen der Roma. Sie alle haben unterschiedliche Identitäten, Traditionen, Dialekte und Grössen. Die *Arlji* beispielsweise, welche in Albanien, Kosovo, Mazedonien und Bulgarien ansässig sind, zählen mehr als eine Million Angehörige. Im Gegensatz dazu

---

30 Laederich: Roma Cultural Identity, 2011, S.20.

31 Wikipedia: Romani, 2017. <https://de.wikipedia.org/wiki/Romani> (Zugriff am 24.08.17).

32 Vgl. Interpellation von Matthias Aebischer zur Anerkennung des Romanes <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20164000> (Zugriff am 25.08.2017)

33 Hübschmannova: Untergruppen der Roma, 2003. <http://rombase.uni-graz.at/cgi-bin/art.cgi?src=data/ethn/topics/names.de.xml> (Zugriff am 24.08.17).

34 Fings: Sinti und Roma. Geschichte einer Minderheit, 2016, S. 12.

sind die finnischen Kalé eine kleine Gruppe; sie zählen ein paar Tausend Personen. Auch die Kalderasch sind eine eher kleine Gruppe, sie sind jedoch in ganz Europa anzutreffen.<sup>35</sup>

Für die Entstehung dieser unterschiedlichen Gruppen sieht Stéphane Laederich zwei Erklärungen: Zum einen sind es sozioökonomische Gründe und zum anderen Migrationsbewegungen.<sup>36</sup> Typische Vertreter der ersten Kategorie sind die Vorfahren der heutigen Sinti, die aufgrund wirtschaftlicher Bedingungen in neue Regionen migrierten (Spanien, England, Polen, Litauen, Russland). Einige dieser Meta-Gruppe blieben auch in Deutschland, wo sie in Rotwelsch schliesslich als Sinti bezeichnet wurden. Aufgrund des Krieges im Jahre 1870 gingen viele von ihnen nach Frankreich, wo sie heute als Manouches bekannt sind.<sup>37</sup>

Im Balkan und in Rumänien haben sich einzelne Teilgruppen aufgrund der Besetzung von wirtschaftlichen Nischen hervorgebildet. Beispielhaft dafür sind die *Kalderasch* und *Lovara*, sie gehören zur Vlach-Meta-Gruppe. Beide Gruppen lebten bis zur Abschaffung der Sklaverei in Rumänien, im Jahre 1856, im westlichen Teil von Siebenbürgen. «Kalderasch waren Kupferschmiede, die traditionell häufiger mit der lokalen rumänischen Bevölkerung in Kontakt waren. Lovara hingegen waren Pferdehändler, die mehr mit dem Militär und der ungarischen Bevölkerung zu tun hatten. Obwohl sie in derselben Region lebten, sind im Laufe der Zeit zwei verschiedene Gruppen mit verschiedenen Dialekten und unterschiedlichen Identitäten entstanden.»<sup>38</sup>

Eine Eigenheit gewisser Vlach-Roma ist, dass sie sich oft schlicht als «Roma» und erst danach als Mitglieder einer Gruppe bezeichnen. Andere Gruppen wie die Sinti oder Manouches neigen eher zum Gegenteil – sie bezeichnen sich mit dem Namen der Gruppe und erst dann als Rom oder Romni.<sup>39</sup>

---

35 Laederich: *Roma Fahrende in der Schweiz*, 2016, S. 2.

36 Ebenda: S. 3.

37 Ebenda.

38 Ebenda.

39 Ebenda: S. 4.

## 4.4. KULTURELLE IDENTITÄT UND SOZIALE ORGANISATION

Wie eben erläutert, kann aufgrund der vielen Teilgruppen bei den Roma nicht von einer homogenen Bevölkerungsgruppe die Rede sein. Nichtsdestotrotz sind in traditionellen Roma-Gemeinschaften kulturelle und soziale Merkmale ihrer gemeinsamen Identität auffallend stabil geblieben. Neben dem Romanes sind auch Traditionen und Gesetze verbindende Element über die verschiedenen Gruppen hinweg. Die Gesetze der Roma können als gesellschaftliche Verhaltensregeln interpretiert werden, die soziale Interaktionen regulieren und bei Nichteinhaltung klare Sanktionen zur Folge haben.<sup>40</sup>

Im Folgenden werden einige Elemente genannt, welche die kulturelle Identität der Roma mitdefinieren. Gleichzeitig ist anzumerken, dass insbesondere die fahrenden Roma-Gruppen ihrer Kultur und ihren Traditionen besonders stark verbunden sind und ihren Alltag mitprägen. Zu berücksichtigen bleibt allerdings, dass diese Elemente in den einzelnen Teilgruppen unterschiedlich stark oder schwach ausgeprägt sind und sich im Laufe der Zeit verändern können.<sup>41</sup>



### Stellung der Familie

Mit dem Begriff Familie ist nicht nur die Kernfamilie gemeint, sondern eine erweiterte Form der Familie, welche viele Mitglieder der Verwandtschaft miteinschließt.<sup>42</sup> Familie und Tradition hängen eng zusammen, Traditionen werden innerhalb der Familie von Eltern zu Kindern weitergegeben. Nimmt ein Individuum eine ablehnende Haltung gegenüber der eigenen Familie ein, so wird dies sanktioniert, denn das Individuum verdankt seine Position in der Gesellschaft immer der eigenen Familie. Kinder werden als Segen angesehen, an ihrer Erziehung sind nicht nur deren Eltern beteiligt, sondern die ganze Grossfamilie.<sup>43</sup>

---

40 Liégeois: Roma in Europe, 2007, S. 77 ff.

41 Hübschmannova: Untergruppen der Roma, 2003. <http://rombase.uni-graz.at/cgi-bin/art.cgi?src=data/ethn/topics/names.de.xml> (Zugriff am 24.08.17).

42 Tcherenkov und Stéphane: The Roma, 2004, S. 295.

43 Liégeois: Roma in Europe, 2007, S. 109 ff.

«Das Ziel der Erziehung ist Autonomie und Unabhängigkeit. Dabei spielen feste Rollenbilder eine zentrale Rolle: Jedes Kind hat festgeschriebene Aufgaben – Töchter als Helferinnen der Mutter, Söhne als Helfer des Vaters.»<sup>44</sup>



## Gemeinsame Rechtsprechung

Um Recht und Ordnung in der Gesellschaft zu garantieren, bezieht sich die Tradition nicht nur auf staatliches Recht, sondern auch auf ein eigenes Rechtssystem, die *Kris* – die höchste rechtliche und moralische Instanz. Auch sie ist ein integraler Bestandteil der Kultur, welche sich vor allem bei den Vlach-Roma herausgebildet hat. Andere Teilgruppen haben diese Form der Gerichtsbarkeit später übernommen.<sup>45</sup>

Bei der Einberufung einer *Kris*-Sitzung wird zwischen einfachen Fällen, bei denen eine Ad hoc-Versammlung stattfindet, und komplexeren Fällen unterschieden. Das Entscheidungsgremium besteht aus verschiedenen männlichen Richtern.<sup>46</sup> «Reiche Lebenserfahrung, Ansehen in der Gruppe, Unvoreingenommenheit, kritisches Urteilsvermögen und genaue Kenntnis der Sitten und Gebräuche sind Voraussetzungen für einen Richter.»<sup>47</sup>

Werden Strafen verhängt, handelt es sich meist um Geldstrafen. Die Höhe des Betrags hängt dabei von der Schwere des Delikts ab. Bei grösseren Delikten ist es auch üblich, dass ein Teil des Geldes für ein Fest verwendet wird, um die Harmonie und den Zusammenhalt in der Gruppe zu stärken.<sup>48</sup>



## Erwartungen an die Geschlechter

Traditionell wird Männern mehr Autorität zugeschrieben als Frauen. Die Männer versorgen mit dem Geld, welches sie bei der Arbeit verdienen, die ganze Grossfamilie. Auf ihnen lastet ein hoher sozialer Druck. Traditionellerweise steht an der Spitze der Familie das älteste männliche Familienmitglied.

---

44 Wehrli: Die Roma und ihr Recht auf Bildung im europäischen Recht, 2012, S. 22.

45 Heinschink und Teichmann: *Kris*, S. 1.

46 Tcherenkov und Laederich: *The Roma*, 2004, S. 667 ff.

47 Heinschink und Teichmann: *Kris*, S. 1.

48 Ebenda.

Bei der Heirat schliesst sich die Frau der Familie des Mannes an. Frauen tragen die ganze Verantwortung für den Haushalt der Familie. Nach der Menopause erhöht sich die Position der Frauen ungemein; sie dürfen ab diesem Zeitpunkt Tätigkeiten ausüben, die anhin nur für Männer vorgesehen waren.<sup>49</sup>

## **Rituelle Reinheitsvorstellungen**

Das Gegensatzpaar der rituellen Reinheit und Unreinheit entspricht einer dualistischen Weltanschauung, die im übertragenen Sinne verkürzt in die Gegensätze «Gut» und «Böse» eingeteilt werden kann. Mit diesem Gegensatzpaar sind interne Grenzen zwischen den Geschlechtern, Altersgruppen, Roma-Gruppen und auch externe Grenzen «zwischen Roma und Gadže sowie Diesseits und Jenseits festgelegt.»<sup>50</sup>

Es existieren viele verschiedene Quellen ritueller Unreinheit: So werden traditionell alle Körperteile von Mann und Frau unter der Gürtellinie und alle Körperausscheidungen als unrein betrachtet. Zudem können auch Nahrung, Berufe, Krankheiten und der Tod als unrein gelten.<sup>51</sup> Viele Vorsichtsmassnahmen, Gesetze und Tabus der Roma sind auf das Gegensatzpaar der Reinheit und Unreinheit zurückzuführen. Ob diese Reinheitsgebote in einer Teilgruppe gelten oder keine Bedeutung mehr haben, ist jedoch von der traditionellen Sozialstruktur und der jeweils vorherrschenden Religion der Gruppen abhängig.<sup>52</sup>

---

49 Tcherenkov und Laederich: *The Roma*, 2004, S. 633f.

50 Heinschink und Teichmann: *Mahrime*, 2002.

51 Tcherenkov und Laederich: *The Roma*, 2004, S. 557f.

52 Heinschink und Teichmann: *Mahrime*, 2002.





A black and white photograph of an airplane window. The window is partially open, and a hand is resting on the sill. The text "5. Roma und die Schweiz" is overlaid in red, italicized font on the right side of the image.

**5.**  
*Roma und die  
Schweiz*

## ROMA UND DIE SCHWEIZ

Die Zahl der in der Schweiz lebenden Roma wird zurzeit auf 80'000 bis 100'000 Personen geschätzt.<sup>53</sup> Sie sind sesshaft, gut in die Schweizer Mehrheitsgesellschaft integriert und die meisten von ihnen sind auch in Besitz des Schweizer Bürgerrechts.<sup>54</sup> Obschon sie eine grosse ethnische und kulturelle Minderheit in diesem Land darstellen, geben sich viele von ihnen häufig nicht als Roma zu erkennen, um sich vor Stigmatisierung und Diskriminierung im Alltag zu schützen.<sup>55</sup>

Fahrende Roma hingegen werden in der Schweizer Öffentlichkeit viel stärker wahrgenommen, dadurch auch mediatisiert und problematisiert. Bei diesen Gruppen handelt es sich zu meist um «Sinti und Manouches; Lowara und Kalderaša sowie deren Untergruppen [...] und ein Teil von anderen kleineren Gruppen wie die Dirzara und Dzambasa aus dem ehemaligen Jugoslawien.»<sup>56</sup> Nur eine kleine Gruppe von Sinti und Manouches befindet sich das ganze Jahr hinweg in der Schweiz, die Gruppe zählt weniger als 100 Wohnwagen. Zur Zahl der fahrenden Roma, welche die Schweiz bereisen, gibt es bis heute nur Schätzungen. Es wird davon ausgegangen, dass sich in den Sommermonaten zwischen 500 und 800 und zu Spitzenzeiten gar 1500 ausländische Wohnwagen in der Schweiz befinden.<sup>57</sup> Viele dieser fahrenden Roma gehen hier einer regelmässigen Arbeit nach und haben einen fixen Kundenstamm. Hinzu kommen Roma-Gruppen, welche die Schweiz aufgrund ihrer zentralen Lage für Familienzusammenkünfte oder religiöse Treffen bereisen.<sup>58</sup>

---

53 Eine detaillierte Herleitung zur Schätzung der in der Schweiz lebenden Roma findet sich in Laederich: Zur Lage der Roma, 2014, S. 95-101.

54 In der Schweiz lebt nur ein kleine Minderheit fahrender Roma. Die meisten fahrenden Roma, welche die Schweiz bereisen kommen aus dem Ausland (Laederich: Roma Fahrende in der Schweiz, 2016, S.7).

55 Laederich: Zur Lage der Roma, 2014, S. 96.

56 Laederich: Roma Fahrende in der Schweiz, 2016, S. 7.

57 Gemäss Schätzungen von Andreas Geringer, interkultureller Mediator und Präsident des Verbandes Sinti und Roma Schweiz beliefen sich die Zahlen für 2017 in den Spitzenmonaten Juli und August auf 1'200 bis 1'500 Wohnwagen ausländischer Roma, Sinti und Jenischer. Davor und danach nehmen die Zahlen kontinuierlich ab, so dass man für die gesamte Reisesaison, März bis September, auf einen Durchschnitt von 400 bis 500 Wohnwagen kommt.

58 Laederich: Roma Fahrende in der Schweiz, 2016, S. 8.

## 5.1. «ZIGEUNERPOLITIK» IN DER SCHWEIZ

Gemäss der Spiezer Chronik, welche von Diebold Schilling dem Älteren zwischen 1484 und 1486 verfasst wurde, erschienen Roma-Gruppen 1418 erstmals in Zürich. Obwohl diese Neuankömmlinge christlichen Glaubens waren, blieben sie für die Bevölkerung «Heiden» und ihr Aufenthaltsrecht war von kurzer Dauer. Bereits 1471 beschloss die eidgenössische Tagsatzung in den Eidgenössischen Orten Uri, Schwyz, Unterwalden, Zürich, Luzern, Glarus keine «Zigeuner» mehr zu dulden.<sup>59</sup> Von 1471 bis 1798 wurde eine repressive «Zigeunerpolitik» betrieben. «Zigeuner» auf dem Gebiet der Schweiz wurden verfolgt, vertrieben, gebrandmarkt und gezeißelt. Mit der Gründung der Helvetik wurde zwar die Folter abgeschafft, Repression und Ausschaffungen gehörten jedoch weiterhin zur Tagesordnung.<sup>60</sup>

Mit der Gründung des Schweizerischen Bundesstaates 1848 vollzog die Politik gegenüber der nicht-sesshaften Bevölkerung eine Zäsur: Den Grundsätzen der jungen Nation widersprach die Existenz von Personen ohne Heimat- und Bürgerrechte. Mit dem Bundesgesetz vom 3. Dezember 1850 sollte deshalb das Problem der «Heimatlosen» gelöst werden. Dies betraf auch die sogenannten «Vaganten», die eine nicht-sesshafte Lebensweise pflegten. Mit der Einführung des Heimatlosengesetzes wurden gegen 900 Personen zwecks Abklärung ihrer Identität von der Bundesanwaltschaft in Haft genommen und erkennungsdienstlich erfasst.<sup>61</sup> Sofern sie als Einheimische anerkannt wurden, erhielten sie das Bürgerrecht einer Gemeinde, des betreffenden Kantons sowie des Bundesstaates. Anderenfalls wurden sie des Landes verwiesen oder zur Auswanderung gedrängt.<sup>62</sup>

Gemäss dem Historiker Thomas Meier war die erste Phase der schweizerischen «Zigeunerpolitik» durch Erfassung und Einbürgerung der einheimischen «Zigeuner» und die Bekämpfung der fahrenden Lebensweise geprägt. In einer zweiten Phase intensivierten die Behörden die Bestrebungen, fremde «Zigeuner» vom Schweizer Territorium fernzuhalten. Mehrere Kantone verboten schliesslich 1877 «Zigeunern» und «Tierführern» die Einreise in ihre Gebiete, und zwar auch dann, wenn diese gültigen Papiere vorweisen

---

59 Huonker und Ludi: Roma, Sinti und Jenische, 2001, S. 39.

60 Huonker: Die Schweiz und die Roma, 2017, S. 6.

61 Meier: Assimilation, Ausgrenzung, Anerkennung, 2014, S. 59.

62 Ebenda.

konnten.<sup>63</sup> 1887 untersagten Grenzkantone fremden «Zigeunern» ausnahmslos den Grenzübertritt. Der Bund billigte diese restriktive Politik ausdrücklich, lehnte aber eine aktive Beteiligung zunächst ab. Das änderte sich nach der Jahrhundertwende. Nachdem auch umliegende Staaten ihre Grenzen für «Zigeuner» geschlossen hatten, verhängte der Bundesrat 1906 in einem Kreisschreiben an die Kantone ein allgemeines Einreiseverbot für «Zigeunerbanden». Zusätzlich wurde den Schweizerischen Transportunternehmen die Beförderung von «Zigeunern» per Bahn oder Schiff untersagt.<sup>64</sup> Diese im höchsten Masse diskriminierende Praxis gegenüber den ausländischen Roma, Sinti und Jenischen wurde erst 1972 aufgehoben. Auch während dem Zweiten Weltkrieg wurde an der Grenzsperr festgehalten. Verfolgte Roma, Sinti und Jenische wurden in der Schweiz nicht aufgenommen. Abgewiesene starben teils in Konzentrationslagern.<sup>65</sup>

## 5.2. «ZIGEUNER»: EINE POLIZEIKATEGORIE

Der in der «Zigeunerfrage» federführende Beamte, Eduard Leupold, empfahl den kantonalen Justiz- und Polizeidirektorien als gesamtschweizerische Lösung die Internierung und Identifizierung aufgegriffener «Banden» und deren Abschiebung ins Ausland. Die Kantone wandten dieses sogenannte Leupold-Verfahren in der Folge an. Leupold selbst berichtete, dass beim Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement (EJPD) eine Zigeunerregistratur sowie ergänzend eine daktyloskopische Registratur geführt wurden.<sup>66</sup> Dass Zigeuner erkenntnisdienlich erfasst wurden, ist erwiesen, die Zigeunerregistratur ist aber bislang nicht auffindbar. Dabei ist anzumerken, dass die Schweiz in diesem Sinne einen soziographischen «Zigeunerbegriff» anwandte. Entscheidend für die Behandlung einer Person als «Zigeuner» war die Lebensweise. So hielt die schweizerische Bundesanwaltschaft fest, dass sich die geplanten Massnahmen nicht gegen «Abkömmlinge einer bestimmten Rasse oder sonst in ethnographischer oder kultureller Beziehung zusammengehörenden Personen», sondern gegen Menschen richteten, deren Lebensweisen «mit den Normen des neuzeitigen geordneten Staatlebens» nicht im Einklang stünden.<sup>67</sup> Mit der Ablehnung eines ethnischen Begrif-

---

63 Ebenda: S. 61

64 Ebenda.

65 Huonker und Ludi: Roma, Sinti und Jenische, 2001, S. 69-72.

66 Egger: Der Bundesstaat und die Zigeuner, 1982, S. 66.

67 Die Schweizerische Bundesanwaltschaft an das EJPD im Jahre 1907, in: Huonker und Ludi: Roma, Sinti und Jenische, S. 40.

fes markierten die Bundesbehörden allerdings weniger ihre Distanz zu den damals aufkommenden Rassenlehren, als dass sie sich an den Bedürfnissen der Polizeipraxis orientierten, für die in der Tat die ethnische Zugehörigkeit irrelevant war. Für die Polizeipraxis erhielten die Lebensweisen und Kultur der fahrenden ausländischen Roma und Sinti somit gleichsam den Status eines kriminellen Straftatbestandes, der allerdings nirgends gesetzlich definiert war, sondern dessen Feststellung im Ermessen der für die Ausweisung zuständigen Behörden lag.<sup>68</sup>

Ab 1923 waren gewöhnliche Polizeikontrollen mit Erkundigungen bei Interpol verbunden. Die Interpol hatte während des zweiten Weltkrieges mit Zustimmung der Schweizer Delegierten ihren Sitz in Berlin-Wannsee und wurde von Reinhardt Heydrich, SS-Obergruppenführer und General der Polizei, präsiert. Sie führte auch nach 1945 internationale Register über «Zigeuner» und diffamierte Jenische, Sinti und Roma kollektiv.<sup>69</sup> In der Eidgenössischen Bundesverwaltung war das Dossier Jenische, Sinti und Roma bis 1984 direkt dem Eidgenössischen Departement für Justiz und Polizei (EJPD) angegliedert. Erst danach wurde die Zuständigkeit dem Bundesamt für Kultur (BAK) aufgetragen. Hinzu kommt, dass Polizeibehörden einzelner Kantone bis in die 1990er Jahre spezielle Register zu den Schweizer Jenischen und Sinti führten. Die Kantonspolizei Zürich beispielsweise verfügte über ein Jenische-Register, bestehend aus Fahndungsblättern und einer Fotosammlung, die laut Informationsdienst der Kantonspolizei Zürich erst Anfang der 1990er Jahre vernichtet wurde.<sup>70</sup>

### 5.3. KONTINUITÄT DER DISKRIMINIERUNG

Seit den 1970ern Jahren organisieren sich Roma in der Schweiz politisch und gründen eigene Organisationen und Vereine. Ziel ist die Anerkennung als ethnische Gruppe mit eigener Identität, Kultur, Sprache und Tradition und die Gewährleistung eines rechtlichen Minderheitenschutzes. In der politischen Realität ist jedoch die Umsetzung dieser Anliegen vielerorts noch in weiter Ferne. Bei Behörden, Politikerinnen und Politikern sowie in den Medien erfahren Roma immer noch strukturelle Diskriminierung und kulturelle Stigmatisierung. Dies wiederum prägt die Sicht der Mehrheitsbevölke-

---

68 Huonker und Ludi: Roma, Sinti und Jenische, 2001, S.40f.

69 Vgl. Huonker und Ludi: Roma, Sinti und Jenische, S. 97-99./ Meier: Assimilation, Ausgrenzung, Anerkennung, 2014, S. 59-76.

70 Huonker und Ludi: Roma, Sinti und Jenische, 2001, S.99.

zung auf die Roma, welche nur über ein marginales Wissen zur Situation der Roma in der Schweiz – ob «sesshaft» oder «fahrend» – verfügen.<sup>71</sup> Im Jahr 1998 hat die Schweiz das Rahmenübereinkommen zum Schutz nationaler Minderheiten des Europarates ratifiziert und sich mit dieser Ratifizierung verpflichtet, jede Diskriminierung aufgrund der Zugehörigkeit zu einer nationalen Minderheit zu verhindern.<sup>72</sup> Als nationale Minderheiten anerkannt sind in der Schweiz die jenische Gemeinschaft, die Sinti und Manouches sowie Mitglieder der jüdischen Gemeinschaft – die Anerkennung der Roma steht noch aus.<sup>73</sup>

Trotz verschiedener völkerrechtlicher Verpflichtungen gelingt es der Schweiz nicht, den Minderheitenschutz vollumfänglich in die Praxis umzusetzen. So zeigte sich beispielsweise der UNO-Ausschuss gegen Rassendiskriminierung CERD über die Tatsache beunruhigt, dass insbesondere Roma immer wieder Opfer von gezieltem *Racial Profiling* durch die Polizei werden und gar übermässige Gewaltanwendung bei polizeilichen Kontrollen erleben. Roma, die einen reisenden Lebensstil führen, sehen sich täglich mit willkürlichen Polizeikontrollen konfrontiert, vor allem, wenn sie auf Transitplätzen haltmachen. Kontrollen seitens der Polizei werden als störend empfunden, doch sind sie längst integrierter, aber oftmals demütigender Bestandteil ihres Alltags.<sup>74</sup>

Die GfbV nimmt insbesondere auf politischer Ebene eine Zunahme von antiziganistischen Einstellungen, Aussagen und Praktiken wahr.<sup>75</sup> Analog zum Phänomen des Antisemitismus beschreibt der Antiziganismus eine spezifische Form des Rassismus der sich gegen als «Zigeuner» wahrgenommene Minderheiten richtet, die anhand von kulturellen oder biologischen Kriterien als «Fremde» definiert werden.<sup>76</sup> Formen von Antiziganismus sind nicht

---

71 Ebenda: S. 11.

72 Die Umsetzung des Rahmenübereinkommens wird periodisch durch das Ministerkomitee des Europarates evaluiert. Im Februar 2017 hat der Schweizerische Bundesrat im Rahmen der periodischen Überwachung seinen vierten Bericht zur Umsetzung des Rahmenübereinkommens veröffentlicht.

73 Am 7. April 2015 haben zwei Roma-Organisationen gemeinsam ein offizielles Gesuch zur Anerkennung der Schweizerischen Roma als nationale Minderheit eingereicht. In der Schweiz sind zwar die Fahrenden als nationale Minderheit anerkannt, und am 18. September 2016 präzisierte Bundesrat Alain Berset, dass die Regierung damit explizit sowohl die reisenden wie die sesshaften Jenischen, Sinti und Manouches bezeichnet. Die auch schon lange vor 2015 mehrfach geforderte Anerkennung der Roma wird vom Bund immer noch geprüft und steht nach wie vor aus (Huonker: Die Schweiz und die Roma, 2017, S. 4).

74 Mattli: Rassistisches Profiling gegen Jenische, Sinti und Roma, 2016. <https://www.humanrights.ch/de/menschenrechte-schweiz/inneres/gruppen/jenische-sinti-roma/rassistisches-profiling-jenische-sinti-roma> (Zugriff am 28.08.2017).

75 Siehe dazu: Gesellschaft für bedrohte Völker, Alternative report on the fourth reporting cycle of Switzerland on the implementation of the Council of Europe Framework Convention for the Protection of National Minorities, 2017. [https://www.gfbv.ch/wp-content/uploads/schattenbericht\\_def\\_e\\_lang.pdf](https://www.gfbv.ch/wp-content/uploads/schattenbericht_def_e_lang.pdf) (Zugriff am 24.08.17).

76 Vgl. dazu die Definition Antiziganismus im Referenzpapier der europäischen Allianz gegen Antiziganismus: [http://antigypsyism.eu/?page\\_id=17](http://antigypsyism.eu/?page_id=17)

nur weitverbreitet, sondern auch tief verwurzelt in sozialen und kulturellen Haltungen und institutionellen Praktiken.

Das stereotypisierte Bild der Roma wird zudem nicht nur auf politischer Ebene, sondern auch durch die Medien stark geprägt. Im Jahr 2013 publizierte das Forschungsinstitut für Öffentlichkeit und Gesellschaft (fög) eine quantitative Studie zu Antiziganismus in den Schweizer Medien. Analysiert wurden Zeitungsartikel, die während des Forschungszeitraums 2005 bis 2012 veröffentlicht wurden.<sup>77</sup> Die Ergebnisse der Studie lassen sich wie folgt zusammenfassen: In der Hälfte der erfassten Artikel wurde von Pauschalisierungen gegenüber den beschriebenen Gruppen Gebrauch gemacht. In einem Viertel der Beiträge liessen sich zugleich auch negative Typisierungen finden. Aufgrund dieser Indikatoren für Diskriminierung musste jeder achte Artikel als diskriminierend eingestuft werden. Auffallend war weiter, dass in der überwiegenden Mehrheit der analysierten Artikel die direkte Perspektive von Roma oder Jenischen kaum berücksichtigt wurde.

#### 5.4. SITUATION DER FAHRENDEN ROMA

Seit der Aufhebung des Einreiseverbotes für Roma und Sinti von 1972 reisen fahrende Gruppen vermehrt durch die Schweiz. Heute sind es schätzungsweise 500 bis 800 und in Spitzenzeiten gar 1500 Wohnwagen, welche die Schweizer Grenzen während der Sommermonate passieren. Durch die europaweite Freizügigkeit stieg auch die Anzahl fahrender Arbeitnehmer in der Schweiz leicht an.<sup>78</sup> Die Gründe für die Besuche der Schweiz sind neben der Aufnahme einer Erwerbstätigkeit – viele der Fahrenden haben hier einen festen Kundenstamm – auch Familientreffen oder religiöse Aktivitäten. Die grösseren, fahrenden Gruppen stammen überwiegend aus Westeuropa, aus Ländern wie Frankreich, Deutschland, Belgien und Skandinavien.<sup>79</sup>

---

77 Ettinger: Qualität der Berichterstattung über Roma in Leitmedien der Schweiz, 2013, S. 2-18./ Vergleiche dazu auch die qualitative Analyse der Roma Foundation zur Berichterstattung über Roma in den deutschschweizer Medien, September 2014, [http://roma.org/reports/reports-nav/ch\\_berichterstattung\\_final.pdf](http://roma.org/reports/reports-nav/ch_berichterstattung_final.pdf) (Zugriff am 20.9.2017).

78 Künzi: Der gute Verdienst lockt die Roma in die Schweiz, Berner Zeitung, 22.07.2017. <https://www.bernerzeitung.ch/region/bern/Der-gute-Verdienst-lockt-die-Roma-in-die-Schweiz/story/20261838> (Zugriff am 28.08.2017).

79 Laederich: Roma Fahrende in der Schweiz, Roma Foundation, 2016, S. 7-8.

In den letzten Jahren hat sich jedoch die Situation für die fahrenden Roma vor allem bezüglich Transit- und Durchgangsplätzen<sup>80</sup> stark verschlechtert. Viele Kantone haben begonnen, bei ihren Plätzen «Schweizer Fahrende» von «ausländischen Fahrenden» zu trennen. Laut Standbericht 2015 des Gutachtens «Fahrende und Raumplanung»<sup>81</sup> sind mehr als die Hälfte der bestehenden Durchgangsplätze für «ausländische Fahrende» nicht mehr geöffnet. Hinzu kommen einige Plätze, auf denen ausländische «Fahrende» zwar geduldet werden, jedoch nicht explizit erwünscht sind. Gemäss eines Berichts des Bundesrats aus dem Jahr 2006 besteht für die ausländischen Fahrenden ein Bedarf an schätzungsweise zehn Transitplätzen. Derzeit gibt es jedoch schweizweit nur vier Transitplätze<sup>82</sup>, welche explizit grösseren, ausländischen Gruppen zur Verfügung stehen. Zudem sind «in den letzten 15 Jahren [...] im Tessin und in der Romandie mehrere Plätze, die mehrheitlich oder ausschliesslich durch ausländische Fahrende benutzt worden sind, geschlossen worden.»<sup>83</sup>

Ein ehemaliger Transitplatz im Kanton Neuenburg wurde im Jahr 2015 wegen Konflikten zwischen den Behörden und fahrenden Gruppen geschlossen, ohne dass der Kanton eine Alternative zur Verfügung stellte. Wegen der hohen Nachfrage und des Mangels an anderen Optionen musste der Platz jedoch vorübergehend im Jahr 2016 wiedereröffnet werden. Eine permanente Lösung für diese Situation wurde jedoch nicht ausgearbeitet, was zu erneuten Konflikten führen kann.<sup>84</sup> Im Jahr 2013 wurde in Winterthur ein neuer Platz eröffnet, welcher zu Beginn ausdrücklich allen fahrenden Gruppen zur Verfügung stand. Zwei Jahre später änderte jedoch die Stadt ihre Praktik und stellte den Durchgangsplatz ausschliesslich Schweizer Fahrenden zur Verfügung. Weiter verbannt auch der Kanton Baselland seit 2015 ausländische fahrende Gruppen von dem ehemaligen Transitplatz in Liestal: Dort werden ausländische Fahrende weggeschickt, ohne dass eine Alternative angeboten wird.<sup>85</sup>

---

80 Weitere Ausführungen zu den verschiedenen Platzarten siehe Kapitel 6.2.

81 Die Stiftung Schweizer Fahrende hat im Jahr 2000 das Gutachten «Fahrende und Raumplanung» erstellen und seither alle fünf Jahre wieder aktualisieren lassen. Der jeweils aktuelle Bericht bildet seither in allen Kantonen die Grundlage für die Ermittlung des Bedarfs an Plätzen.

82 Die Orte an denen die Transitplätze aufgestellt wurden werden in Kapitel 6.2 behandelt.

83 Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende: Fahrende und Raumplanung, Standbericht 2015, 2016, S. 10.

84 RTS: Réouverture de l'aire de La Vue-des-Alpes (NE) destinée aux gens du voyage, 2016. <https://www.rts.ch/info/regions/neuchatel/7905321-reouverture-de-l-aire-de-la-vue-des-alpes-ne-destinee-aux-gens-duvoyage.html> (Zugriff am 28.08.2017).

85 Basellandschaftliche Zeitung: Durchgangsplatz Liestal: Nur für Schweizer Fahrende, 2015. <http://www.basellandschaftliche-zeitung.ch/basel/basel-stadt/durchgangsplatz-liestal-nur-fuer-schweizer-fahrende-129122706> (Zugriff am 28.08.2017).

Experten sind sich hierbei einig, dass diese Segregationspraktiken, welche drastische Folgen für fahrende Roma haben, einer juristischen Prüfung nicht standhalten würden, da sie gegen Verfassungsrecht und völkerrechtliche Verpflichtungen der Schweiz verstossen.<sup>86</sup> Die GfbV sieht in dieser Praxis eine Verletzung des Gesetzes gegen Diskriminierung, welches in der schweizerischen Verfassung verankert ist. Darüber hinaus verletzt sie den Grundsatz der Gleichbehandlung und das «Abkommen über die Personenfreizügigkeit».<sup>87</sup> Von der Eidgenössischen Kommission gegen Rassismus (EKR) wird diese Praktik jedoch nicht in Frage gestellt. Sie legitimiert die Segregation mit den unterschiedlichen Bedürfnissen und Anforderungen an die Plätze von «Schweizer Fahrenden» und «ausländischen Fahrenden».<sup>88</sup> Von Seiten der Behörden und den Vereinen der Schweizer Jenischen und Sinti wird zudem argumentiert, dass die gemeinsame Nutzung von Plätzen aufgrund von kulturellen Unterschieden zwischen ausländischen und Schweizer Fahrenden oft zu Konflikten führe. Dabei wurde jedoch die Sicht der fahrenden Roma kaum berücksichtigt. Laut Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende sollen daher für ausländische Fahrende eigene, grössere Plätze bereitgestellt werden «Nach Einschätzung der Arbeitsgruppe Fahrende Lebensweise und gemäss dem Bericht des Bundesrats vom 18. Oktober 2006 über die Situation der Fahrenden in der Schweiz besteht für die ausländischen Fahrenden ein Bedarf an rund zehn Transitplätzen. Diese sollten nach Möglichkeit längs der grossen Transitachsen [...] erstellt werden.»<sup>89</sup>

Dass die Schweiz mehr Durchgangs- und Transitplätze zur Verfügung stellen muss, ist heute von Seiten der Behörden unbestritten. Zwingend wäre diese Massnahme auch, damit die ausländischen wie auch die Schweizer Fahrenden ihre Erwerbstätigkeiten weiterführen können, um ihre Existenz und somit ihre Kultur zu sichern. Erfahrungsgemäss sind die entscheidenden Hindernisse der Realisierung von Plätzen «nicht rechtliche, technische oder finanzielle Probleme, sondern [...] der mangelnde politische Wille»<sup>90</sup> von Kantonen und Gemeinden.

---

86 Gurtner: Winterthur will keine Ausländer auf dem Durchgangsplatz, Limmattaler Zeitung, 2015. <http://www.limmattalerzeitung.ch/limmattal/zueroich/winterthur-will-keine-auslaender-auf-dem-durchgangsplatz-128987622> (Zugriff am 28.08.2017).

87 Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft einerseits und den Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten andererseits über die Freizügigkeit (mit Anhängen, Protokollen und Schlussakten), SR 0.142.112.681.

88 Gurtner: Winterthur will keine Ausländer auf dem Durchgangsplatz, Limmattaler Zeitung, 2015. <http://www.limmattalerzeitung.ch/limmattal/zueroich/winterthur-will-keine-auslaender-auf-dem-durchgangsplatz-128987622> (Zugriff am 28.08.2017).

89 Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende: Fahrende und Raumplanung, Standbericht 2015, Dezember 2016, S. 47.

90 Wottreng und Nay: Plätze für Fahrende – Pflicht der Gemeinden. Votum, Kommunal Magazin, 2008.

Um die Lage für Gruppen mit fahrender Lebensweise zu verbessern und zur Förderung der Kultur von Jenischen, Sinti und Roma nahm im Jahr 2015 eine Arbeitsgruppe des Bundesamts für Kultur (BAK) ihre Arbeit auf. Im aktuellen Entwurf des Aktionsplans unterstreicht die Arbeitsgruppe die Notwendigkeit, genügend Plätze für alle Fahrenden zu erstellen und definiert auch die nötigen Schritte zur Erreichung dieses Ziels.<sup>91</sup> Konkrete Massnahmen zur Umsetzung dieser Ziele sind jedoch mehrheitlich noch ausstehend.

---

<sup>91</sup> Arbeitsgruppe «Verbesserung der Bedingungen für die fahrende Lebensweise und zur Förderung der Kultur von Jenischen, Sinti und Roma»: Bericht und Aktionsplan, Stand vom 21.12.2016.





BARONESSE

SSE



**6.**  
*Rechtliche  
Grundlagen für  
fahrende Roma  
in der Schweiz*

## RECHTLICHE GRUNDLAGEN FÜR FAHRENDE ROMA IN DER SCHWEIZ

Da es in der Schweiz nur vier offizielle Transitplätze<sup>92</sup> gibt und bei immer mehr Durchgangsplätzen eine primäre oder ausschliessliche Nutzung durch Schweizer Fahrende vorgesehen ist, können fahrende Roma faktisch in vielen Kantonen keine offiziellen Halteplätze finden. Dies entspricht quasi einem Halteverbot, wenn nicht gar einem Durchreiseverbot. Denn laut Gesetz ist ein Halt bei der Grösse der Konvois der ausländischen Fahrenden nur auf vorgesehenen Plätzen straffrei.<sup>93</sup> Doch aufgrund des Diskriminierungsverbotes in der Schweiz und des Minderheitenschutzes haben auch ausländische Fahrende Anspruch auf Halterechte.<sup>94</sup> Sind sie im Besitz einer Reisegewerbebewilligung, ist es ihnen auch erlaubt, in der Schweiz erwerbstätig zu sein.

### 6.1. RECHTLICHER SCHUTZ

Im Februar 1999 tritt das Rahmenübereinkommen des Europarats zum Schutz nationaler Minderheiten für die Schweiz offiziell in Kraft. Dieses widmet sich als erstes Abkommen spezifisch dem Schutz von nationalen Minderheiten. Laut Definition beschränkt sich der Anwendungsbereich des Rahmenübereinkommens jedoch auf Personen mit «schweizerischer Staatsangehörigkeit». Fahrende Roma sind durch dieses Übereinkommen nicht geschützt, die Schweiz muss aufgrund dieses Abkommens keinen Verpflichtungen gegenüber der ausländischen Minderheit nachkommen.<sup>95</sup> Das Rahmenübereinkommen generiert somit eine Besserstellung der inländischen Fahrenden in der Schweiz. Neben diesem Übereinkommen gibt es aber einige andere rechtliche Verpflichtungen, welche den ausländischen Fahrenden Schutz gewähren und eine Gleichstellung mit inländischen Fahrenden gewährleistet. Im Folgenden werden einige dieser Rechtsgrundlagen kurz zusammengefasst.

---

92 Siehe unter anderem Kapitel 5.2.

93 Europäische Kommission gegen Rassismus und Intoleranz, ECRI-Bericht über die Schweiz vom 02.04.2009, vierte Überwachungsperiode veröffentlicht am 15.09.2009, CRI(2009)32, Ziff. 126.

94 Andonie und Schweizer: Gutachten zur Frage der Durchgangsplätze für Fahrende, 2010, S. 19-21.

95 Ebenda.



## Diskriminierungsverbot gemäss Art. 8 Abs. 2 BV<sup>96</sup>

*«Niemand darf diskriminiert werden, namentlich nicht wegen der Herkunft, der Rasse, des Geschlechts, des Alters, der Sprache, der sozialen Stellung, der Lebensform, der religiösen, weltanschaulichen oder politischen Überzeugung oder wegen einer körperlichen, geistigen oder psychischen Behinderung.»<sup>97</sup>*

Aufgrund dieses Artikels, Art.8 Rechtsgleichheit, sind direkte sowie indirekte Diskriminierungen in der Schweiz gesetzlich verboten. Das Grundprinzip der «Gleichheit» der Bundesverfassung prägt die schweizerische Rechtsordnung und ist die Grundlage für gerechtes Handeln. Bereits seit 1967 hält das Bundesgericht fest, dass der Schutz durch die Rechtsgleichheit auch Ausländerinnen und Ausländer einschliesst.<sup>98</sup>

In einem Gutachten hinsichtlich der Rechtsstellung der Fahrenden, hielt das Bundesamt für Justiz fest, dass einzig ihre Lebensweise ausschlaggebend für die Definition der Fahrenden ist.<sup>99</sup> So stehen die ausländischen fahrenden Roma demnach unter dem Schutz des in Art. 8 Abs. 2 BV genannten Kriteriums der «Lebensform». Zudem hält Art. 261bis StGB (Rassismusstrafnorm) fest, dass die öffentliche Diskriminierung einer Person oder Personengruppe aufgrund ihrer Zugehörigkeit zu einer «Rasse, Ethnie oder Religion» bestraft wird.<sup>100</sup>

---

96 Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999, SR 101, vgl. zudem Art. 2 Abs. 1.

97 Art. 8 Abs. 2 BV, Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999, SR 101.

98 Schweizer: Art. 8, 2008.

99 Bundesamt für Justiz: Gutachten zur Rechtsstellung der Fahrenden in ihrer Eigenschaft als anerkannte nationale Minderheit vom 27. März 2002, VPB 66.50, S. 9.

100 Art. 261bis StGB, Schweizerisches Strafgesetzbuch vom 21. Dezember 1937 (Stand am 11. Juli 2017).



## Schutzbereich von Art. 13 BV

*«Jede Person hat Anspruch auf Achtung ihres Privat- und Familienlebens, ihrer Wohnung sowie ihres Brief-, Post- und Fernmeldeverkehrs.»<sup>101</sup>*

Andonie und Schweizer argumentieren in ihrem rechtlichen Gutachten, dass bei rechtmässigem Aufenthalt von ausländischen fahrenden Gruppen «das Verunmöglichen eines Haltes eine systematische Verletzung des Rechtes auf Achtung des Privat- und insbesondere des Familienlebens darstellt, da das Leben in Wohnwagen, wie erwähnt Teil der Identität der Fahrenden ist.»<sup>102</sup> Die Nichteinhaltung dieses Artikels ist nur bei einer Eingriffsprüfung durch den Art. 36 (Einschränkung von Grundrechten) gerechtfertigt.



## Bundesgerichtsurteil: BGE 129 II 321 ff.

Aufgrund des Mangels an Halteplätzen wurde auch auf Seiten der Schweizer Behörden die Notwendigkeit anerkannt, dass es rechtliche Rahmenbedingungen braucht, um Raum für Fahrende zu schaffen. Gemäss Bundesgerichtsurteil vom März 2003 sind die räumlichen Bedürfnisse der fahrenden Bevölkerung in die Raumplanung zu integrieren.<sup>103</sup>

Laut Rechtsprechung des Bundesgerichts, die sich auf die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte stützt, besteht dadurch eine positive Verpflichtung der Behörden, in den Raumordnungsplänen geeignete Zonen und Standorte vorzusehen, die als Stand- oder Durchgangsplätze für Fahrende dienen können.<sup>104</sup> Darüber hinaus verpflichtet auch das Kulturförderungsgesetz<sup>105</sup> Kantone und Gemeinden dazu, die besonderen Bedürfnisse der fahrenden Minderheiten in der Raumplanung zu berücksichtigen.<sup>106</sup> Dennoch existiert keine Verfassungsgrundlage, aus der heute ein

101 Art. 13 Abs 1, Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999, SR 101.

102 Andonie und Schweizer: Gutachten zur Frage der Durchgangsplätze für Fahrende, 2010, S.9.

Andonie und Schweizer erstellten ein Gutachten im Auftrag des Kantons St.Gallen zur Frage, ob es rechtmässig sei die Nutzung bei Durchgangsplätzen auf Schweizer Fahrende einzuzugrenzen.

103 Bundesgerichtsurteil: BGE 129 II 321 ff.

104 Vierter Bericht zur Umsetzung des Rahmenübereinkommens des Europarates zum Schutz nationaler Minderheiten, Punkt 35, Februar 2017.

105 Gemäss Bundesgesetz über die Kulturförderung, Stand am 01.01.2017, SR. 442.1.

106 Bundesgerichtsurteil von 2003: BGE 129 II 321.

Eine Zusammenfassung über die rechtliche Situation der als nationale Minderheit anerkannten Schweizer Jenischen und Sinti findet sich in Egbuna-Joss/Hiltbrunner/Belser, Fahrende als nationale Minderheit in der Schweiz, 2014, S. 2-13.

rechtlich durchsetzbarer Anspruch auf die Bereitstellung von Stand- oder Durchgangsplätzen abgeleitet werden könnte. Gemäss Gutachten des Bundesamtes für Justiz sind diese Verpflichtungen aber nicht justiziabel.<sup>107</sup>

Weiter werden zwar die ausländischen Fahrenden in diesem Bundesgerichts-urteil nicht wörtlich erwähnt, doch sind auch sie indirekt positiv betroffen vom Urteil. Denn auch ihnen soll die Nutzung von Durchgangsplätzen offenstehen.



## Freizügigkeitsabkommen zwischen EU und Schweiz

Ein besonderes Diskriminierungsverbot tritt durch das Freizügigkeitsabkommen (FZA) zwischen der Schweiz und der EU in Kraft, durch welches die Gleichstellung der Staatsangehörigen der Vertragsparteien gewährleistet werden soll. Das Abkommen, welches im Juni 1999 ratifiziert wurde, erweiterte die Ein- und Ausreisefreiheit wie auch die Niederlassungsfreiheit in der Schweiz auf EU-Bürgerinnen und -Bürger. Art. 1 des FZA lautet wie folgt:

*«Ziel dieses Abkommens zu Gunsten der Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft und der Schweiz ist Folgendes: (a) Einräumung eines Rechts auf Einreise, Aufenthalt, Zugang zu einer unselbstständigen Erwerbstätigkeit und Niederlassung als Selbstständiger sowie des Rechts auf Verbleib im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien; (b) Erleichterung der Erbringung von Dienstleistungen im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien, insbesondere Liberalisierung kurzzeitiger Dienstleistungen; (c) Einräumung eines Rechts auf Einreise und Aufenthalt im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien für Personen, die im Aufnahmestaat keine Erwerbstätigkeit ausüben; (d) Einräumung der gleichen Lebens-, Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen wie für Inländer.»<sup>108</sup>*

Da es sich bei den ausländischen fahrenden Roma meist um EU-Bürger handelt, müssen die Bestimmungen des FZA eingehalten werden. Einer der häufigsten Gründe für die Einreise von ausländischen Fahrenden ist die gewerbliche Betätigung. Somit können sie der Gruppe der Dienstleis-

---

<sup>107</sup> Bundesamt für Justiz, Gutachten vom 10.03.2016, bzgl. inwieweit sich aus der Bundesverfassung, eine positive Verpflichtung des Staats ableiten lässt, Stand- und Durchgangsplätze zugunsten der Fahrenden zur Verfügung zu stellen.

<sup>108</sup> Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft einerseits und den Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten andererseits über die Freizügigkeit (mit Anhängen, Protokollen und Schlussakten), Art. 1, SR 0.142.112.681.

tungserbringerinnen und -erbringern zugeordnet werden und können die entsprechenden Rechte geltend machen. Auch den Schweizer Jenischen und Sinti wird das Leben im Wohnwagen gewährt. Um diese Gruppen nicht besser zu stellen, muss es auch den ausländischen Fahrenden ermöglicht werden, Dienstleistungen zu erbringen und ihre nomadischen Lebensform weiterzuführen. Die Gleichbehandlung von Schweizer und ausländischen Fahrenden wäre unter anderem durch die Erstellung von genügend Transitplätzen sicherzustellen. So kommen Eva Andonie und Rainer Schweizer in ihrem Rechtsgutachten zum folgenden Schluss: «Eine Beschränkung der zu erstellenden Durchgangsplätze auf Schweizer Fahrende ohne entsprechend für Wohnmöglichkeiten ausländischer Fahrender zu sorgen, dürfte nach der hier vertretenen Auffassung deshalb gegenüber EU-Bürger/innen gegen das Freizügigkeitsabkommen verstossen.»<sup>109</sup>



### **Übereinkommen zur Beseitigung jeder Form von Rassendiskriminierung (CERD)**

Im Dezember 1994 trat das Übereinkommen zur Beseitigung jeder Form von Rassendiskriminierung (CERD) für die Schweiz in Kraft. Damit verpflichtet sich die Schweiz zusätzlich, jegliche Form von Diskriminierung bezüglich «Rasse, Hautfarbe, Abstammung, sowie nationaler oder ethnischer Herkunft» zu unterlassen und Massnahmen gegen Rassendiskriminierung zu ergreifen.<sup>110</sup> Für den Schutz der Lebensweise der ausländischen Fahrenden scheint vor allem Art. 5 lit. e CERD relevant, worin das Recht auf eine Wohnung aufgelistet wird. Bei den Fahrenden ist die Wohnung gleichzusetzen mit dem Wohnwagen. Gemäss dem Gutachten von Andonie und Schweizer müssen folglich genügend Haltplätze gewährleistet werden, da ansonsten das Wohnen verunmöglicht wird.<sup>111</sup>

Trotz der behandelten rechtlichen Schutzmechanismen zeichnet sich in der Realität ein anderes Bild ab. So stellt die Europäische Kommission gegen Rassismus und Intoleranz (ECRI) in ihrem Bericht über die Schweiz von 2009 fest; «dass trotz der Erhebung zur Feststellung der fehlenden Plätze, deren Zahl in den letzten Jahren nicht etwa gestiegen, sondern sogar noch

---

109 Andonie und Schweizer: Gutachten zur Frage der Durchgangsplätze für Fahrende, 2010, S.12.

110 Vgl. Internationales Übereinkommen vom 21.12.1965 zur Beseitigung jeder Form von Rassendiskriminierung, SR 0.104., Art. 2 und Art. 4.

111 Andonie und Schweizer: Gutachten zur Frage der Durchgangsplätze für Fahrende, 2010, S.13.

gesunken ist. Aufgrund fehlender geeigneter Durchgangsplätze müssen die Fahrenden an Plätzen halten, die nicht für diesen Zweck vorgesehen sind, was Spannungen mit der lokalen Bevölkerung nach sich zieht.»<sup>112</sup>

Die ECRI, welche vom Europarat ins Leben gerufen wurde, veröffentlicht alle fünf Jahre einen Bericht zur Lage bezüglich Rassismus und Intoleranz in ihren Mitgliederstaaten. Für die Schweiz wird unter anderem das Anliegen betont, «dass geeignete Lösungen nicht nur für die Fahrenden Schweizer Nationalität, sondern auch für jene aus anderen Ländern gefunden werden müssen, die durch die Schweiz ziehen.»<sup>113</sup> In ihrem Bericht von 2014 kommt die ECRI zum Schluss, dass die Lage bezüglich Rassismus und Intoleranz in der Schweiz weiterhin besorgniserregend sei. Aufgrund anhaltender negativer Tendenzen in politischen Diskursen sähen sich Roma-Gruppen neben anderen ethnischen Gruppen einer Verschlechterung ihrer Lebensbedingung und ihres Ansehens ausgesetzt. Sowohl bezüglich der Platzsituation als auch bezüglich der Rassismuskorrekturen fordert die ECRI die Schweiz daher auf, Massnahmen zu ergreifen.<sup>114</sup>

## 6.2. HALTEPLÄTZE IN DER SCHWEIZ

Die Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende unterscheidet vier verschiedenen Arten von Halteplätzen für Fahrende. Diese verfügen jeweils über eigene Regelungen und Auflagen, die sich je nach Kanton und oft auch je nach Gemeinde unterscheiden:

**1)** Beim **Transitplatz** handelt es sich flächenmässig um den am grössten dimensionierten Platz. Er soll genügend Raum für mindestens 35 bis 80 Stellplätze<sup>115</sup> zur Verfügung stellen. Konzipiert ist diese Halteart spezifisch für Gruppen ausländischer Fahrender, das heisst für Konvois, welche die Schweiz als Transitland durchreisen.

---

112 Europäische Kommission gegen Rassismus und Intoleranz, ECRI-Bericht über die Schweiz vom 02.04.2009, vierte Überwachungsperiode, veröffentlicht am 15.09.2009, Ziff. 126.

113 Ebenda.

114 Europäische Kommission gegen Rassismus und Intoleranz, ECRI-Bericht über die Schweiz vom 19.06.2014, fünfte Überwachungsperiode, veröffentlicht am 16.09.2014, Zusammenfassung.

115 Stellplatz: Er bezeichnet die Fläche auf einem Stand- oder Durchgangsplatz, die einer Familie zum Wohnen und Arbeiten zur Verfügung steht (Standplatz: ca. 150 - 200 m<sup>2</sup>, Durchgangsplatz: ca. 130 - 150 m<sup>2</sup>).

2) Der **Durchgangsort** ist flächenmässig etwas kleiner als der Transitort und soll Raum für 10 bis 15 Stellplätze bereithalten. Auf diesen Plätzen soll zusätzlich Raum für Erwerbsarbeit bestehen.

3) Der **Standort** dient dem stationären Aufenthalt, hauptsächlich über die Wintermonate, und wird meist von Schweizer Fahrenden genutzt. Auf dem Standort kann meist das ganze Jahr über ein Stellplatz gemietet werden. In den Standortgemeinden sind die Fahrenden in der Regel ganzjährig angemeldet.<sup>116</sup>

4) Unter dem **Spontanort** wird ein befristeter Aufenthalt auf einem Privatgrundstück bezeichnet – meist handelt es sich dabei um Landwirtschaftsflächen. Dem Grundeigentümer wird für den Aufenthalt ein Entgelt als Entschädigung für Umtriebe bezahlt.<sup>117</sup>

#### **Regelungen und Auflagen: Aufenthalt auf Transit- und Durchgangsorten**

<p>pro TAG und pro WAGEN <b>CHF 8.–</b></p>  <p>(ohne Infrastruktur)</p>	<p>pro TAG und pro WAGEN <b>CHF 13.–</b></p>  <p>mit guter Infrastruktur; inkl. Kehricht-, Wasser- und Abwassergebühren) exkl. Strom</p>
<p>pro MONAT <b>CHF 240.– bis 390.–</b> (exkl. Strom)</p>	

<sup>116</sup> Die Standplätze werden nur von Schweizer Fahrenden genutzt und deshalb in diesem Kapitel nicht weiterführend behandelt.

<sup>117</sup> Die Auflistung der Haltearten lehnt sich an die Auflistung des Standberichts 2015 der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende an. Vgl. Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende: Fahrende und Raumplanung, Standbericht 2015, Dezember 2016, S. 10.

Sowohl bei den Durchgangsplätzen als auch bei den Transitplätzen stellt in der Regel jeder einzelne Halteplatz seine eigene Verordnung und Auflagen auf. Diese sollen hier nicht alle im Detail aufgelistet werden. Wie Kosten für die Fahrenden ausfallen können, zeigt folgendes Beispiel:

«Die Miete für den Aufenthalt auf Durchgangsplätzen beträgt pro Tag und pro Wagen CHF 8.– (ohne Infrastruktur) bis CHF 13.– (mit guter Infrastruktur; inkl. Kehricht-, Wasser- und Abwassergebühren) exkl. Strom, d.h. CHF 240.– bis CHF 390.– pro Monat exkl. Strom. Das bei der Gemeinde hinterlegte Depot von CHF 100.– bis CHF 300.– wird bei der Abmeldung wieder ausbezahlt.»<sup>118</sup>

Auf der Suche nach Halteplätzen stellen fahrende Roma immer wieder fest, dass der Zugang zu Durchgangsplätzen sehr beschränkt ist. Bei den rund 31 Durchgangsplätzen in der Schweiz (Stand Herbst 2015) bestehen verschiedene Typen von Plätzen: Einige sind nur provisorische Plätze, andere stehen nur Schweizer Fahrenden zur Verfügung und wieder andere sind nur periodisch geöffnet. Zudem wurden in den vergangenen Jahren einige Transitplätze, die mehrheitlich von ausländischen fahrenden Gruppen genutzt wurden, geschlossen. Der Bestand an Transitplätzen sieht heute folgendermassen aus:

Kanton	Raumplanungsregion	Gemeinde	Anzahl Stellplätze
Graubünden	Chur	Domat / Ems	15
Aargau	Fricktal Region	Kaiseraugst	10
Vaud	Aigle	Rennaz	45
Valais	Martigny	Martigny	40
<b>Total</b>	<b>4 Transitplätze</b>		<b>110</b>

Bei bis zu 1500 Fahrenden, die in den Sommermonaten die Schweiz bereisen, genügt die Anzahl von 110 Stellplätzen auf den vier Transitplätzen die Nachfrage in keiner Weise.

<sup>118</sup> Caritas Zürich: Fahrende in der Beratung, September 2016, S. 9. <http://www.caritas-zuerich.ch/caritaszh/hilfe-finden/sozialberatung-und-schuldenberatung/fachstelle-fahrende-eingestellt> (Zugriff am 29.08.17).

## Spontanhalt auf privatem Grund

Aufgrund der viel zu kleinen Zahl an Durchgangs- und Transitplätzen<sup>119</sup> kommt es vermehrt vor, dass fahrende Gruppen sich ohne vorgängige Kontaktaufnahme auf Privatland niederlassen. Bei einem solchen Spontanhalt gelten folgende gesetzliche Bestimmungen: Grundsätzlich geht aus Art. 699 Abs. 1 des ZGB hervor, dass Wald und Weide für alle zugänglich sind. Grundeigentümerinnen und -eigentümer besitzen jedoch ein Recht, Anfragen abzulehnen, was bedeutet, dass fahrende Gruppen nicht gegen den Willen der Eigentümerin oder des Eigentümers auf deren Grundstück Halt machen dürfen. Wenn ein Grundstück zudem optisch als Privatgelände deklariert ist, bspw. umzäunt ist, ist es dem Eigentümer oder der Eigentümerin erlaubt, einen Strafantrag nach Art. 186 STGB zu stellen. In diesem Falle wird das Betreten eines Privatgrundstücks als Hausfriedensbruch ausgelegt und kann eine Geldstrafe oder Freiheitsstrafe nach sich ziehen.<sup>120</sup>

Wenn ein Eigentümer oder eine Eigentümerin jedoch einen Aufenthalt bewilligt, so empfehlen die Radgenossenschaft der Landstrasse und die Gesellschaft Minderheiten in der Schweiz (GMS) den Abschluss eines Mietvertrages.<sup>121</sup> Unabhängig davon, ob eine vorgängige Kontaktaufnahme stattgefunden hat oder nicht, soll ein Vertrag aufgesetzt werden, wenn ein Grundeigentümer oder eine Grundeigentümerin mit einem befristeten Aufenthalt auf ihrem Privatland einverstanden ist. Die Radgenossenschaft und die GMS haben einen Mustervertrag erarbeitet<sup>122</sup>. Darin wird empfohlen, einen Mietzins auszumachen, der die Haupt- und Nebenkosten der Vermieterin oder des Vermieters berücksichtigt. Der ausgemachte Betrag soll im Voraus ausbezahlt werden. Im Mietzins soll zudem die Bereitstellung von Wasser, von geeigneten und genügend Behältern für Abfälle, von WC-Anlagen (zum Beispiel ToiToi-Kabinen inklusive Reinigung) sowie von Abwasserbehältern garantiert sein. Halten sich die Mietenden nicht an den Mietvertrag, kann

---

119 Zu diesem Schluss kommt auch die Arbeitsgruppe «Verbesserung der Bedingungen für die fahrende Lebensweise und zur Förderung der Kultur von Jenischen, Sinti und Roma in der Schweiz», welche im März 2015 durch das Bundesamt für Kultur gegründet wurde. Sie erarbeitete einen Bericht und Aktionsplan, in dem Massnahmen zur Verbesserung der Lebenssituation der ethnischen Minderheiten formuliert wurden.

120 Merkblatt des Berner Bauern Verbandes: Fahrende – Campieren ohne Bewilligung des Grundeigentümers auf privatem Grund.

121 Weitere Merkblätter wurden u.a. vom Kanton Aargau und dem Bauernverband erstellt, siehe Links: <http://gms-minderheiten.ch/fahrende-auf-privatland-eine-neue-informationsbrochuere-mit-mustermietvertrag-fuer-landwirte-und-gemeinden/> [https://www.ag.ch/de/bvu/raumentwicklung/projekte\\_4/fahrende/halteplaetze/spontanhalte/spontanhalte\\_1.jspk](https://www.ag.ch/de/bvu/raumentwicklung/projekte_4/fahrende/halteplaetze/spontanhalte/spontanhalte_1.jspk)

122 Der Mustervertrag sowie ein Leitfaden zur Vermietung von Privatland können unter folgendem Link sowohl auf Deutsch als auch auf Französisch heruntergeladen werden: <http://www.radgenossenschaft.ch/index.php/textarchiv> (Zugriff am 01.09.17).

die Vermieterin oder der Vermieter den Vertrag fristlos künden. Nach abgelaufener Frist sind die Mieterinnen respektive Mieter verpflichtet, das Grundstück wie vereinbart zu verlassen<sup>123</sup>.

Bei einem Vertragsabschluss wird empfohlen, die Gemeinde zu informieren, da gewisse Gemeinden und Kantone eigene Verordnungen bezüglich Landvermietung aufstellen. Wenn die Infrastruktur ausreichend ist, das heisst, die Wasserzufuhr gesichert und genügend Toilettenkabinen vorhanden sind, muss die Gemeinde die Vermietung akzeptieren. Zudem kann aus der Vertragsfreiheit, welche im Schweizer Obligationenrecht festgehalten ist<sup>124</sup>, und dem Art. 27 Abs 1 BV auf das Recht geschlossen werden, «dass Landwirte grundsätzlich frei sind, mit Jenischen, Sinti oder Roma aus der Schweiz oder aus dem Ausland einen Vertrag abzuschliessen oder nicht.»<sup>125</sup> Ausser in besonderen Schutzzonen, wie Biodiversitätsflächen, ist der Spontanhalt in Bau- und Wohnzonen sowie in Landwirtschaftszonen möglich. Zudem ist die Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende bestrebt, das Recht auf einen Spontanhalt explizit im Raumplanungsgesetz zu verankern.<sup>126</sup>

### **Spontanhalt auf öffentlichem Grund**

Kommt es zu einem Spontanhalt auf öffentlichem Grund, übernimmt die Gemeinde die Rolle der Vermieterin. Bewilligt die Gemeinde den Aufenthalt, verläuft das Vorgehen ähnlich wie bei einer Vermietung auf privatem Grund. Bewilligt die Gemeinde den Aufenthalt nicht, so soll sie möglichst einen Alternativstandort anbieten. Kann kein Alternativstandort angeboten werden und verlässt die Gruppe Fahrender den öffentlichen Grund nicht, soll sie vorerst mündlich aufgefordert werden, den Platz innert einer «angemessenen Frist» zu verlassen. Bei einer Nicht-Beachtung der Frist erfolgt eine schriftliche Aufforderung. Wird dieser Aufforderung wiederum keine Folge geleistet, kann die Kantonspolizei beigezogen werden. Diese sollte erneut das Gespräch suchen. Befolgt die Gruppe Fahrender die Anweisungen wiederum nicht, kann sie weggewiesen werden. Hier kommen die kantonalen Wegweisungsgesetze zur Anwendung.<sup>127</sup> Diese gesetzlichen Bestimmungen dürfen aber nur dann angewendet werden, wenn sich die fahrende Gruppe

---

123 Fahrende auf Privatland. Ein Leitfaden für Fahrende und Gemeinden, mit einem Mustervertrag. Hrsg.: Radgenossenschaft der Landstrasse und Gesellschaft Minderheiten in der Schweiz (GMS).

124 Die Vertragsfreiheit ergibt sich aus Art. 1 Abs. 1 Schweizerisches Obligationenrecht (OR), Art. 11 Abs. 1 OR und Art. 19 Abs. 1 OR.

125 Fahrende auf Privatland. Ein Leitfaden für Fahrende und Gemeinden, mit einem Mustervertrag. Hrsg.: Radgenossenschaft der Landstrasse und Gesellschaft Minderheiten in der Schweiz (GMS).

126 Ebenda.

127 Zum Bsp. im Kanton Bern: Art. 29 PolG oder im Kanton Thurgau Art 44f PolG.

auf öffentlichem Grund aufhält und zudem die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet ist. Ausserdem haben die fahrenden Gruppen die Möglichkeit, Beschwerde gegen eine Wegweisung einzulegen.<sup>128</sup>

### 6.3. RECHTLICHE GRUNDLAGEN BEI ERWERBSTÄTIGKEIT

Aufgrund des Freizügigkeitsabkommen geniessen Bürgerinnen und Bürger der EU-28/EFTA Staaten die vollständige Personenfreizügigkeit in der Schweiz. «Gm. Art. 5 FZA und Art. 17 ff. Anhang I können die ausländischen Fahrenden pro Jahr 90 Tage bewilligungsfrei in der Schweiz ihre Dienstleistung erbringen.»<sup>129</sup> Ersuchen Personen länger als drei Monate in der Schweiz zu arbeiten, so erhalten sie eine Kurzaufenthaltsbewilligung L EU/EFTA. Die erteilte Aufenthaltsbewilligung ist dabei gleichzeitig auch die Arbeitsbewilligung, welche der Dauer des Arbeitsvertrags oder der Dienstleistungserbringung entspricht. Diese Erwerbstätigkeit darf aber nicht länger als ein Jahr dauern. Bei unbefristeter Dauer einer Erwerbstätigkeit wird die Aufenthaltsbewilligung B EU/EFTA erteilt, welche auf fünf Jahre befristet ist und verlängert werden kann. Beide Aufenthaltsbewilligungen werden nur auf Vorzeigen eines gültigen Passes oder Identitätskarte erteilt.<sup>130</sup>

#### **Bundesgesetz über das Gewerbe der Reisenden**

Bieten Fahrende selbständig Waren oder Dienstleistungen an, so untersteht dies dem Bundesgesetz über das Gewerbe der Reisenden<sup>131</sup>, welches sowohl für Schweizer als auch für ausländische Fahrende Gültigkeit hat. Gemäss Bundesgesetz wird für diese Gewerbetätigkeit eine Bewilligung vorgesehen. Ausländische fahrende Personen reichen das Gesuch für eine Bewilligung in jenem Kanton ein, in welchem sie die Reisendengewerbetätigkeit erstmalig aufnehmen.<sup>132</sup> Gesuchstellende Personen dürfen innerhalb der letzten zwei Jahre vor Einreichung des Antrages nicht wegen eines Vergehens oder Verbrechens verurteilt worden sein, für das die Ausübung des Reisendengewerbes eine Wiederholungsgefahr in sich birgt. Bei einer vollzogenen Freiheitsstrafe wird die Frist vom Zeitpunkt der Entlassung an gerechnet.<sup>133</sup>

---

128 Zum Bsp. im Kanton Bern: Art. 29 Abs 3 PolG oder im Kanton Thurgau: Art. 45 Abs 3.

129 Andonie und Schweizer: Gutachten zur Frage der Durchgangsplätze für Fahrende, 2010, S.11.

130 FAQ – Häufig gestellte Fragen: [https://www.sem.admin.ch/sem/de/home/themen/fza\\_schweiz-eu-efta/eu-efta\\_buerger\\_schweiz/faq.html#Aufenthaltsbewilligungen](https://www.sem.admin.ch/sem/de/home/themen/fza_schweiz-eu-efta/eu-efta_buerger_schweiz/faq.html#Aufenthaltsbewilligungen) (Zugriff am 16.08.2017).

131 Bundesgesetz vom 23. März 2001 über das Gewerbe der Reisenden, Stand am 1. Januar 2013, SR 943.11.

132 Ebenda, Art. 5 Abs c, SR 943.11.

133 Ebenda, Art. 10.

Stellt eine Person einen Antrag auf Erteilung oder Erneuerung der Bewilligung, soll dieser mindestens zwanzig Tage vor der Aufnahme der Tätigkeit oder vor dem Ablauf der Bewilligung bei der zuständigen kantonalen Stelle oder bei dem ermächtigten Unternehmen oder Branchenverband eingereicht werden.<sup>134</sup>

Ausgestellt wird die Reisendengewerbebewilligung in Form einer persönlichen, nicht übertragbaren Ausweiskarte, welche für Schweizer Fahrende auf fünf Jahre befristet ist. Für ausländische Fahrende kann die Gültigkeitsdauer der Bewilligung dem anwendbaren Ausländerrecht angepasst werden (Art. 9 Abs 3).<sup>135</sup> In der Praxis wird die Bewilligung in verschiedenen Kantonen für ein Jahr ausgestellt.<sup>136</sup>

Bei mehr als acht Tagen Erwerbstätigkeit besteht zudem in der Branche des Gewerbes der Reisenden eine ausländerrechtliche Meldepflicht für jeden Arbeitstag, der in der Schweiz geleistet wird. Für die einzelnen Kantone müssen separate Meldungen erfolgen, weiter sollen auch Änderungen der Einsätze gemeldet werden. Die Meldung hat die zuständige Behörde spätestens acht Tage vor dem Arbeitsbeginn zu erreichen. Ausgenommen davon sind Schausteller bzw. Zirkusbetreiber und die Marktsteller, sie unterstehen nur einer Meldepflicht, «wenn ihre Tätigkeit innerhalb eines Kalenderjahres länger als 8 Tage dauert.»<sup>137</sup> Das Meldeverfahren erfolgt online und ist kostenlos.<sup>138</sup>

Geht es nach dem Parlament, sollen bezüglich Reisendengewerbebewilligung bald Änderungen anfallen, die Konflikte mit ausländischen Fahrenden angeblich entschärfen sollen.<sup>139</sup> Am 28. Juni 2017 eröffnete der Bundesrat eine Vernehmlassung zu den Anpassungen des Ausländergesetzes.<sup>140</sup> Auch die Verordnung über das Gewerbe der Reisenden soll durch die Gesetzesanpassung neu geregelt werden. Der erläuternde Bericht zu den Ausführungsbestimmungen zur Änderung des Ausländergesetzes hält Folgendes fest:

---

134 Ebenda, Art. 6 Abs 1 und Abs 2, SR 943.11.

135 Ebenda, Art. 9 Abs 3, SR 943.11.

136 Auskunft von Andreas Geringer eingeholt.

137 Grenzüberschreitende Dienstleistungserbringungen (EU/EFTA): <https://www.sem.admin.ch/dam/data/sem/eu/fza/personenfreizuegigkeit/factsheets/fs-dienstleistungserbringer-d.pdf> (Zugriff am 16.08.2017).

138 Link zum Meldeverfahren: <https://meweb.admin.ch/meldeverfahren/>

139 htr: Bundesrat hält an 5-Prozent-Schwelle für Stellenmeldepflicht fest: <https://www.cash.ch/news/politik/mei-umsetzung-bundesrat-haelt-5-prozent-schwelle-fuer-stellenmeldepflicht-fest-1080850> (Zugriff am 20.08.2017).

140 Eidgenössische Volksinitiative «Gegen Masseneinwanderung», Stand vom 15.09.2017, Art. 121a BV.

*«Nach dem neuen Artikel 4 Absatz 3 bis des Gesetzes kann die Reisendengewerbebewilligung verweigert oder entzogen werden, wenn die gesuchstellende Person die öffentliche Ordnung gestört hat, namentlich indem sie unrechtmässig private oder öffentliche Grundstücke besetzt hat. Es kommt immer wieder vor, dass vor allem ausländische Reisende Grundstücke ohne Zustimmung des Eigentümers oder der Eigentümerin besetzen oder bei der Ausübung von Bau- und Unterhaltsarbeiten Umweltvorschriften verletzen. Die neue Bestimmung soll zukünftig in solchen Fällen den Entzug oder die Verweigerung der Bewilligung ermöglichen, auch wenn keine strafrechtliche Verurteilung im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 des Gesetzes vorliegt.»<sup>141</sup>*

Die Annahme dieser Gesetzesänderung würde die Situation der Schweizer und ausländischen fahrenden Minderheiten stark verschlechtern. Insbesondere für fahrende Roma würde die Situation prekär. Aufgrund des gravierenden Mangels an Halteplätze und anhaltenden Vorurteilen gegenüber ausländischen Fahrenden bleibt den Roma-Gruppen oft nichts Anderes übrig, als private und öffentliche Grundstücke zu befahren und erst nach Ankunft eine Genehmigung einzuholen. Zudem eröffnet die offene Formulierung «Störung der öffentlichen Ordnung» eine Vielzahl an Möglichkeiten zur Willkür und Ungleichbehandlung durch die Behörden. Das Vernehmlassungsverfahren dauerte bis zum 6. September 2017 und die Verabschiedung der Verordnungen durch den Bundesrat soll Anfang 2018 erfolgen.<sup>142</sup>

---

141 Verordnungsänderungen zur Umsetzung von Art. 121a BV: Bundesrat eröffnet Vernehmlassung: [https://www.sem.admin.ch/dam/data/sem/aktuell/gesetzgebung/teilrev\\_aug\\_art-121a/vn-ber-vo-ums-121a-d.pdf](https://www.sem.admin.ch/dam/data/sem/aktuell/gesetzgebung/teilrev_aug_art-121a/vn-ber-vo-ums-121a-d.pdf) (Zugriff am 19.08.17).

142 Ebenda.







**7.**  
*Studienergebnisse:  
Situation der  
fahrenden Roma  
in der Schweiz*

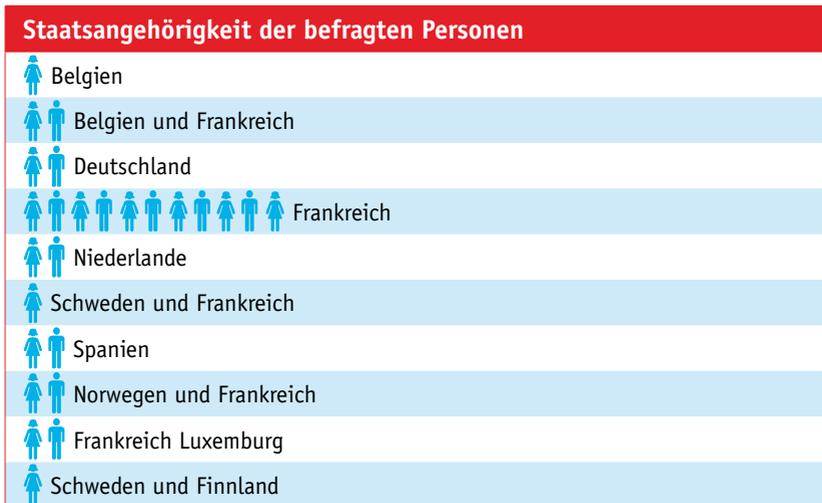
## 7.1. STUDIENTEILNEHMENDE

Für den vorliegenden Bericht führten interkulturelle Mediatoren insgesamt 29 Interviews mit verschiedenen Vertreterinnen und Vertretern fahrender Roma-Gruppen zu ihrer Situation in der Schweiz durch. Um das Vertrauen der interviewten Personen zu gewinnen, war der Aufbau eines persönlichen Kontaktes zentral. Durchschnittlich dauerten die Interviews, welche anhand vorgefertigter Fragebogen durchgeführt wurden, pro Person zwei bis drei Stunden.

Im Zeitraum Mai bis August 2017 besuchten die Mediatoren verschiedene Halteplätze in der ganzen Schweiz. Vier Befragungen wurden auf offiziellen Durchgangsplätzen durchgeführt und weitere 25 fanden im Rahmen eines so genannten «Spontanhaltes» auf Feldwiesen oder ungenutzten Parkplätzen statt. Im Durchschnitt waren die befragten Personen zwischen 30 und 50 Jahren alt und alle erwerbstätig. Die jüngste Person war 17 und die älteste Person 69 Jahre alt. Von den befragten Personen waren vier Personen weiblich. Die Befragten gehörten den sechs folgenden Gruppen an: *Kalderasch*, *Kalé-Manouches*, *Lovara*, *Rindsara*, *Schoschojara* und *Sinti*. Die meisten unter ihnen gaben zudem an, Angehörige von zwei Roma-Teilgruppen zu sein.

Anzahl Personen	Angehörigkeit zu Roma-Teilgruppen
	Kalderasch und Lovara
	Kalderasch
	Kalé-Manouches
	Lovara
	Lovara und Rindsara
	Lovara und Schochojara
	Lovara (und Jenisch)
	Lovara und Sinti
	Sinti und Kalderascha
	Sinti und Lovara
	Sinti (und Jenisch)
	Sinti

Alle interviewten Personen sind EU-Bürgerinnen und -Bürger und stammen aus Belgien, Deutschland, Frankreich, den Niederlanden, Schweden und Spanien.



Die interviewten Personen waren hauptsächlich mit ihren Grossfamilien unterwegs und hatten durchschnittlich drei bis vier Kinder. Alle befragten Personen gaben an, dass ihre Familien schon seit Generationen eine fahrende Lebensweise führen.

### **Erwerbstätigkeit**

Die Berufsfelder, in denen die Befragten tätig sind, fallen sehr heterogen aus. Neben handwerklichen Berufen wie Bauspengler sind auch Berufe wie Immobilienhändler und Programmierer vertreten. Zusätzlich zu ihren eigenen Berufen wurden die interviewten Personen auch nach den Berufen von Verwandten aus früheren Generationen befragt.

Die Aufträge, die sie erhalten, kommen sowohl von Privathaushalten als auch von diversen Firmen. Einige geben zudem an, dass sie bereits seit mehreren Jahren einen fixen Kundenstamm in der Schweiz pflegen. Mit dem Einkommen aus ihrer Erwerbstätigkeit können die meisten Befragten durchschnittlich bis gut leben. Unterschiede bei der Höhe des Einkommens sind auf Ort, Jahreszeit, Aufträge und Berufsgattungen zurückzuführen.

Berufe heute ...	... und früher
Autohandel	Antiquitätenhandel, Altmetallhandel
Bauspenglerei und Kupferschmiede-Handwerk	Bürsten- und Pinselmacher-Handwerk
CNC Programmierung (CNC sind Werkzeugmaschinen mit Steuerungstechnik)	Goldschmiede-Handwerk
Detailhandel (Kauf und Verkauf)	Pfannenflickerei
Gartenarbeit	Pferdehufschmiede-Handwerk, Pferdehandel, Pferdezüchtereier
Immobilienhandel	Messer- und Scherenschleifer-Handwerk
Malerarbeiten	Sattlerei
Messer- und Scherenschleifer-Handwerk	
Schmuckhandel	
IT Programmierung (Lösungen für SQL Datenbanken)	
Kleiderhandel und Lebensmittelvertrieb	
Webdesign	

*«Wir verdienen sehr unterschiedlich. Zum Beispiel letztes Jahr liefen die Monate März, April und Mai sehr gut. Im Schnitt verdienen wir 6000 Franken. Im Juni bis August lief nichts mehr und wir mussten ständig umziehen, zudem haben wir sogar Kunden verloren.»*

Für den Lebensunterhalt einer Grossfamilie, die gemeinsam fahrend unterwegs ist, kommen meist alle männlichen Mitglieder auf, die einer Arbeitstätigkeit nachgehen. Alle Befragten gaben an, über die erforderlichen Dokumente bezüglich Aufenthalt und Erwerbstätigkeit in der Schweiz informiert zu sein und über diese zu verfügen. Einige bedauerten jedoch den bürokratischen Aufwand und betonten, dass dieser komplizierter als in anderen europäischen Ländern sei. Auch der Erwerb der notwendigen Dokumente sei im Gegensatz zu anderen europäischen Länder in der Schweiz sehr kostspielig.

Durch die Erhebung der früheren Berufsfelder wird ersichtlich, dass die fahrenden Roma sich dem strukturellen Wandel der Berufswelt anpassen und neue Nischen finden, in welchen sie ihre Dienste anbieten. Dies zeigt, dass sie beruflich flexibel sind und in der Schweiz eine Nachfrage nach ihren Diensten vorhanden ist.

## **Wohnsituation**

Insgesamt sind die interviewten Personen in sehr unterschiedlichen Gruppengrössen unterwegs. Durchschnittlich reisen sie mit drei bis zehn Wohnwagen. Dies entspricht ungefähr einer Gruppe von zehn bis 40 Personen. Ein Fünftel der Personen gab an, zur Zeit der Befragung mit einer weitaus grösseren Gruppe zu reisen. Diese Gruppen zählten zwischen 80 und 250 Personen. Bestätigt wurde auch, dass die Gruppengrössen zeit- und ortsabhängig sind und dass alle Gruppen bereit sind, sich bei entsprechenden Platzangeboten aufzuteilen.

Mit einer Ausnahme sind die Befragten jährlich zehn bis zwölf Monate unterwegs. Nur eine Person gab an, durchschnittlich sechs bis neun Monate im Jahr zu reisen. Des Weiteren verfügen 13 von 29 Personen zusätzlich über ein Haus oder eine Wohnung. Diese Wohnsitze befinden sich alle in West- und Nordeuropa, so beispielsweise in Paris, Strassburg, Oslo oder Bergen.

Mit Ausnahme von zwei der befragten Personen besuchen alle die Schweiz regelmässig und bereits seit den 1970er und 1980er Jahren. Im Durchschnitt halten sie sich jährlich drei bis sieben Monate in der Schweiz auf und besuchen sie in erster Linie aus beruflichen und familiären Gründen, seltener aus religiösen Gründen oder um Feste zu feiern.

Ihre jährliche Route durch Europa ist von den folgenden vier Faktoren abhängig:



## 7.2. PLATZSITUATION

Die befragten Personen sind sich einig, dass in der Schweiz nicht genügend Plätze vorhanden sind. Auf die Frage, wo es denn an mehr Plätzen in der Schweiz bedürfe, war die häufigste Antwort: Überall. Konkretere Vorschläge bezüglich Standorte für Halteplätze lauteten beispielsweise:

*«Jede Stadt, die mehr als 10'000 Personen zählt, soll einen Platz zur Verfügung stellen.»*

*«Von St. Gallen bis Genf. Bei jeder Stadt sollte es mindestens einen bis vier Plätze geben.»*

*«Jede Stadt einen Platz und bei grossen Städten zwei bis fünf Plätze, damit wieder eine Zirkulation stattfindet.»*

Vergleiche man die Schweiz mit dem Elsass, dann müsste es in der Schweiz mindestens 200 bis 300 Plätze geben, so ein Befragter. Einig waren sich die Interviewten auch in diesem Punkt, dass fahrende Roma in der Schweiz keine guten Halteplätze finden können. Wenn ausreichende Plätze vorhanden seien, müssten auch keine Parkplätze oder Feldwiesen besetzt werden, so die Antwort Einiger. Eine befragte Person ergänzte, dass die Schweiz bekannt sei für die schlechteste Platzsituation in Europa. Zudem sei es in den umliegenden Ländern möglich, auf Campingplätze auszuweichen, was in der Schweiz nicht erlaubt sei. Zur Verbesserung der Situation wurde gewünscht, dass die Schweiz mehr Halteplätze in Stadtnähe und an verkehrstechnisch gut erschlossenen Orten bereitstellen soll.

Bezüglich der Qualität der Halteplätze gilt Frankreich bei allen Befragten als unangefochtener Spitzenreiter. Danach folgen Norwegen, Schweden und Tschechien. Einerseits seien die französischen Halteplätze bezüglich Infrastruktur beispielhaft. Andererseits ist es in Frankreich gesetzlich geregelt, dass jeder Ort ab 5'000 Einwohnern einen Halteplatz zur Verfügung stellen muss.<sup>143</sup> Unschlagbar sei Frankreich auch hinsichtlich der anfallenden Kosten, durchschnittlich werde pro Wohnwagen und Tag ein bis sechs Euro verlangt. Auf dem Platz in Kaiseraugst (AG) müssen pro Tag zwölf Franken bezahlt werden. Diesen Preis empfinden alle befragten Personen als zu

---

143 Das französische Verfassungsrecht vom 31. Mai. 1990, Art. 90-449, besagt, dass in Frankreich jede Gemeinde mit mehr als 5'000 Einwohnern den Fahrenden einen Halteplatz mit Wasser, Strom und sanitären Anlagen bereitstellen muss.

hoch, da die Infrastruktur in Kaiseraugst dürftig sei und sich die sanitären Anlagen in einem schlechten Zustand befänden.

Die von den LandbesitzerInnen eingeforderte Miete bei einem Spontanhalt fällt sehr unterschiedlich hoch aus. Aufgrund der Befragung liegen hier zwei Beispiele bezüglich Mietpreis vor: Eine befragte Person gab an, dass ihre Gruppe von zehn Wohnwagen 500 Franken für drei Wochen bezahlen musste. Eine weitere Person führte an, dass sie sich mit ihrer Familie auf einer Feldwiese mit insgesamt 40 Wohnwagen aufhielt. Die Gruppe bezahlte 1800 Franken für vier Wochen Aufenthalt.

Für die künftigen Plätze in der Schweiz wünschen sich die befragten Fahrenden folgende Infrastruktur: Wasseranschluss, Abwasseranschluss, Abfallcontainer, Strom, Toiletten, Duschen und zusätzlichen Platz, um handwerkliche Arbeiten auszuführen. Zudem solle der Platz asphaltiert sein, was die Reinigungsarbeiten vereinfache. Einige erwähnten, dass auch ein Kinderspielplatz wünschenswert wäre. Bei angemessener Infrastruktur wären sie auch bereit, bis zu 15 Franken pro Wohnwagen für ihren Aufenthalt zu bezahlen. Hinsichtlich Aufenthaltsdauer sollten minimal zwei bis drei Monate erlaubt sein, die Hälfte der Befragten äusserte zudem den Wunsch, dass die Aufenthaltsdauer unbeschränkt sein solle. Als «Fahrende» würden sie dann weiterziehen, wenn der Arbeitsmarkt gesättigt sei und sie keine Aufträge mehr bekommen. Auch bei Spontanhalten sollte Zugang zu Wasser, Strom, Toiletten und einem Abfallcontainer gewährleistet sein.

Eine befragte Person gab zudem an, dass sie in der Schweiz meist auf Campingplätzen Halt einlegten, da ihre finanzielle Lage ihnen das erlaube und sie keinen handwerklichen Beruf ausüben.

*«Es ist noch nie jemandem aufgefallen, dass wir Fahrende sind.»*

### 7.3. KONFLIKTE

*«Die Sesshaften können oder wollen unsere fahrende Lebensweise nicht verstehen. Die heutigen Systeme sind nicht an die Fahrenden angepasst, im Gegenteil, es werden oft noch zusätzlich Hürden aufgestellt. Wir haben nun ein eigenes Haus und so mindestens eine feste Adresse. Die ohne festen Wohnsitz, die haben überall nur noch Probleme, das zerstört unsere fahrende Lebensweise.»*

Neben dem Platzmangel sehen sich fahrende Roma hierzulande mit Vorurteilen gegenüber ihrer Lebensweise, Ethnizität und Kultur konfrontiert. Diskriminierung, Belästigungen und Rassismus durch Polizei, Behörden, Medienschaffende und der Bevölkerung erleben die Befragten täglich.

*«Sobald man merkt, dass wir keine Türken oder Südländer sind, werden wir schlechter behandelt. Das bedauern wir sehr.»*

Die Frage, ob sie in der Schweiz Diskriminierung erlebt haben, wurde von allen interviewten Personen bejaht. Dabei reichen die Vorfälle von verbalen Beleidigungen bis hin zu tätlichen Übergriffen.

*«Wir haben schon alles erlebt. Sogar einmal in der Nacht, als wir alle schliefen, wurden drei Schüsse auf unseren Wohnwagen gefeuert.»*

Des Weiteren gaben alle Befragten an, dass es in der Schweiz jährlich mehrmals zu Konflikten mit Behörden, Polizei oder Landbesitzenden kommt. Der häufigste Grund für Konflikte sei der Mangel an Halteplätzen, infolgedessen sie sich gezwungen sähen, leere Plätze ohne Bewilligung zu nutzen. Aus Sicht der fahrenden Roma würden die Konflikte in den meisten Fällen nicht gelöst. Oft sähen sie sich gezwungen, nachzugeben und weiter zu ziehen.

Eine Auffälligkeit bei der Analyse der Fragebogen war ausserdem, dass die Interviewten vermehrt Konflikte mit Schweizer Fahrenden erwähnten, ohne dass der Fragebogen eine auf diese Thematik ausgerichtete Frage beinhaltete. Rund die Hälfte der Befragten berichtete von Auseinandersetzungen mit Schweizer Fahrenden. Solche Konflikte gäbe es aber erst seit wenigen Jahren, früher sei man solidarischer miteinander umgegangen:

*«Seit ein bis zwei Jahren sind die Schweizer Fahrenden sehr rassistisch geworden – wo wir doch zuvor immer gemeinsam auf denselben Plätzen waren.»<sup>144</sup>*

Viele der interviewten Fahrenden äusserten daher den Wunsch, dass man die Trennung zwischen ausländischen und Schweizer Fahrenden auf den Plätzen wieder aufheben möge. Auch die Tatsache, dass viele Durchgangsplätze nur noch eine Nutzung durch Schweizer Fahrende vorsehen würden, sei diskriminierend und verschärfe zugleich das Konfliktpotential zwischen den aus- und inländischen Fahrenden.

#### **7.4. INTERAKTIONEN MIT DER POLIZEI**

Grosses Konfliktpotential biete sehr häufig die Interaktion mit Polizistinnen und Polizisten. Da sind sich die befragten Roma einig. Gemäss Angaben der *Radgenossenschaft der Landstrasse*, der Dachorganisation der Schweizer Jenischen und Sinti, werden ungefähr 70 Prozent der bestehenden Durchgangsplätze direkt von der Polizei verwaltet.<sup>145</sup> Bei den Transitplätzen werden mit Ausnahme von einem alle direkt durch die Polizei verwaltet.<sup>146</sup>

Bezüglich Polizeikontrollen sei die Schweiz gemäss Angaben der Befragten Spitzenreiterin, in keinem Land würden sie so oft kontrolliert werden wie hier. In den Interviews kam jedoch zum Vorschein, dass die Befragten im Gegensatz zu anderen Fragen nur ungern über Polizeikontrollen berichteten und es ihnen schwerfiel, Details zu schildern:

*«Die kommen viel zu oft, darf es gar nicht zählen, sonst brauche ich nächstes Jahr einen Psychiater»*

Die Reaktionen auf die Frage, ob sie ein besonders eklatantes Beispiel schildern könnten, waren bei allen ähnlich:

*«Oh ja, aber da wären wir noch bis morgen dran.»  
«Wo soll ich anfangen? Besser wir lassen das.»*

---

<sup>144</sup> Alle aufgeführten Zitate dieses Kapitels stammen aus den Interviews mit fahrenden Roma, welche die Mediatoren Geringer und Colic im Zeitraum Juni bis August 2017 durchgeführt haben.

<sup>145</sup> Information von Daniel Huber, Radgenossenschaft, August 2017.

<sup>146</sup> Information von Andreas Geringer, September 2017.

Bezüglich des Verhaltens der Polizei sei das ganze Spektrum schon vorgekommen: Von freundlich und korrekt bis aufdringlich und aggressiv. Die Polizeibeamten stünden meist zwischen zwei Fronten, so die Auffassung der Befragten, und oft entschieden sie sich ihrer Ansicht nach gegen die Fahrenden anstatt neutral und sachlich zu bleiben. Ein Drittel berichtet auch von positiven Begegnungen mit der Polizei, sie sei freundlich gewesen und nur vorbeigekommen, um zu schauen, ob alles in Ordnung sei ohne die Anwesenden zu kontrollieren. Diese Erfahrungen seien jedoch eher die Ausnahme als die Regel.

Im Umgang mit der Polizei haben sich die fahrenden Roma einige Strategien angeeignet. Grundsätzlich seien sie bemüht, der Polizei ruhig, gelassen, locker, anständig und freundlich zu begegnen. Ein Viertel der Befragten ergänzte aber, dass wenn die Polizei einen respektlosen Umgang mit ihnen pflegen würde, sie im Gegenzug auch keinen Respekt mehr aufbringen könnten.

*«Nein, es ist nicht normal, dass wir rund um die Uhr kontrolliert werden. Dann fragt man sich noch, warum wir nicht immer cool reagieren, wenn die Polizei schon wieder auffährt.»*







**8.**  
*Perspektiven  
der Polizei*

## PERSPEKTIVEN DER POLIZEI

Im Gegensatz zu den Fach- und Bundesstellen sind die kantonalen Polizeistellen (Kapo) mit den fahrenden Roma in direktem Austausch und erleben ihre Situation aus erster Hand. Um dadurch einen zusätzlichen Erkenntnisgewinn zur Lage der fahrenden Roma in der Schweiz zu erhalten, wurden für den vorliegenden Bericht verschiedene kantonale Polizeistellen in der Deutsch- und Westschweiz für Interviews angefragt. Dabei wurden insbesondere diejenigen Kantone berücksichtigt, die von den fahrenden Gruppen stark frequentiert werden. In der Deutschschweiz sind es vor allem die Regionen Ostschweiz, Zürich und das Mittelland, in der Westschweiz die Regionen Neuchâtel, Fribourg und Waadt. Von den angefragten kantonalen Polizeistellen waren fünf Polizeibeamte aus den Kantonen Thurgau, Zürich, Aargau und Bern bereit, ein Interview zu geben und ihre Erfahrungen zu teilen. Aus der Westschweiz trafen leider keine Rückmeldungen ein.

### 8.1. WISSEN ÜBER GESCHICHTE, KULTUR UND BEDÜRFNISSE FAHRENDER ROMA

Die befragten Polizeibeamten bestätigten alle, dass sie aufgrund ihrer Funktion innerhalb der Polizei vermehrt mit fahrenden Roma in Kontakt gekommen seien und sich über die Jahre hinweg praktisches Wissen zu deren Lebensweise angeeignet hätten. Sie gaben zudem alle an, dass ihre Arbeitskolleginnen und Arbeitskollegen hingegen meist nur über ein geringes Wissen zu fahrenden Roma verfügen würden.

*«Gemäss meiner Meinung handelt es sich dabei eher um ‚Standardwissen‘, das sie aus eigenen Erfahrungen gemacht haben sowie aus verschiedenen Medien bekommen.»*

Aufgrund der Tatsache, dass sich die befragten Polizeibeamten intensiver mit dieser Thematik befasst haben, würden sie, laut eigenen Aussagen, bei konkreten Situationen intern angefragt und gäben dabei ihr Wissen und ihre Erfahrungen an andere Polizistinnen und Polizisten weiter.

Einige der Befragten erwähnten zudem, dass es vor allem bei jungen, angehenden Berufsleuten Sensibilisierungsarbeit brauche, um gegenüber fahrenden Roma einen differenzierten Umgang zu finden:

*«Die haben oft bereits ein Praktikum hinter sich, meistens irgendwo in einem Uniformdienst, und wenn sie konfrontiert werden mit Fahrenden, dann sind die Begegnungen meist eher negativ, weil die Fahrenden eine ziemliche Abneigung gegen uniformierte Polizisten haben, und da schaukelt sich dann eins ums andere hoch.»*

Des Weiteren sei man zwar kantonale und interkantonale zu verschiedenen Tätigkeitsfeldern stark vernetzt. Ginge es aber um die besagte Thematik, beschränke sich der Austausch auf das operative Vorgehen, «good practice» im Umgang mit fahrenden Roma-Gruppen oder Informationen über ihre Kultur. Bedürfnisse werden sehr selten vermittelt.

## **8.2. INTERAKTIONEN MIT FAHRENDEN ROMA**

Die befragten Polizisten berichteten von den unterschiedlichsten Begegnungen mit fahrenden Roma. Ein Polizist betonte ausdrücklich:

*«Also Negatives kann ich eigentlich nichts sagen. Positive Erlebnisse kann ich mehrere aufzählen.»*

Bei der Interaktion mit Roma scheint dieser Polizist auf ein einfaches, jedoch nachhaltiges Rezept zu setzen:

*«Ich habe einfach gemerkt, wenn man den Kontakt aktiv sucht, dann kommt man zusammen auf einen guten Nenner.»*

Zudem besuche er die Halteplätze der Fahrenden immer ohne Uniform, das schaffe Vertrauen, so der Befragte.

Bezüglich der Frage, wie oft sie die Halteplätze besichtigen würden, gaben die Polizisten an, zwischen einmal täglich oder alle zwei bis drei Tage nach dem Rechten zu schauen, beziehungsweise die fahrende Gruppe zu besuchen. Wenn sich fahrende Gruppen auf einem Gebiet niedergelassen haben, würde die Polizei oftmals direkt von der Bevölkerung benachrichtigt. Aufgrund dessen käme es dann oft zu einem Besuch oder einer Kontrolle auf den jeweiligen Halteplätzen. Bei einer Platzbesichtigung würden sie sich vielfach an die Person beziehungsweise Personen wenden, die sich als «Chefs» einer Gruppe ausgeben würden oder sich als Ansprechpersonen zu erkennen gäben:

*«Vor allem bei ‚ausländischen Fahrenden‘ ist diese Vorgehensweise unserer Ansicht nach wichtig und wird von diesen auch so angestrebt und geschätzt.»*

Werden Beschwerden über die Fahrenden eingereicht, kommt es zu einem erneuten Besuch und dem Versuch, die Angelegenheit zu klären. Drei der befragten Polizisten gaben ausserdem an, dass sie im Zusammenhang mit Fahrenden nicht nur typische polizeiliche Aufgaben übernehmen würden:

*«Wir achten zum Beispiel auch auf die Wasserversorgung, also ob genügend Wasser vorhanden ist oder ob die hygienischen Verhältnisse, zum Beispiel Toiletten, stimmen.»*

Beim direkten Kontakt mit den fahrenden Roma geben alle Befragte an, bemüht zu sein, in erster Linie eine korrekte Umgangsform zu finden. Anfänglich verliefen die Interaktionen meist friedlich und ruhig. Müsse seitens der Polizei jedoch eine Forderung oder gesetzliche Bestimmungen durchgesetzt werden, kippe die Stimmung vielfach und werde aggressiv.

Komme es in Zusammenhang mit fahrenden Roma zu Problemen, seien diese in folgenden Bereichen auszumachen:

- **Aggressives Hausieren**
- **Ausführung von handwerklichen Arbeiten ohne Beachtung der Umweltvorschriften**
- **Littering**
- **Verrichten der Notdurft im Freien**

Diese Vorkommnisse, die durch Einzelpersonen erfolgen, würden dem Image der fahrenden Roma allgemein stark schaden und das subjektive Sicherheitsempfinden der Bevölkerung beeinflussen. Jedoch sind sich alle Befragten einig, dass in Bezug auf die oben erwähnten Problemfelder Lösungsansätze zu finden seien. Ein Ansatz sei sicherlich in der Verbesserung der Kommunikation zu finden. Zudem wurde seitens eines Polizisten der Vorwurf des Littering stark relativiert:

*«Und ich kann Ihnen sagen, als diese Sippe ein Hochzeitsfest feierte. Da sind die Bauern rundherum gekommen und auch andere Leute und sagten zu uns: ‚Schau mal was die alles auf den Boden werfen.‘ Aber als ich sagte, das stimme alles nicht, die Hälfte der PET-Flaschen seien nicht von den Fahrenden, sondern von andern, da hatten die immer schon das Gefühl, ich sei auf der Seite der Fahrenden. Aber auf den Feldern gibt es überall Tafeln,*

*die die Bauern in den Boden gesteckt haben: ‚Dein Abfall tötet unsere Tiere‘. Diese Tafeln haben sie nicht wegen den Roma aufgehängt, sondern wegen den Velofahrern, die PET-Flaschen wegschmeissen. Dasselbe ist mit den Wanderern, die alles liegenlassen. Littering kann man definitiv nicht auf Fahrende beschränken.»*

In den Medien und der Politik wird zudem oftmals das Bild suggeriert, dass mit der Anwesenheit fahrender Roma die Kriminalitätsrate in der Schweiz steige. Die befragten Polizisten beurteilten diese Sachlage jedoch anders und konnten keine Zunahme feststellen:

*«Dort, wo wir Fahrende haben, da haben wir nie eine Zunahme der Delikte.»*

### **8.3. MANGEL AN HALTEPLÄTZEN**

Neben den geschilderten Herausforderungen im direkten Kontakt mit den Fahrenden sahen die Polizisten das grösste Problem im gravierenden Mangel von Halteplätzen. Auf die Frage, wie die Polizei das Angebot an Plätzen für fahrende Roma beurteile, fielen die Antworten deutlich aus:

*«Es ist eine Katastrophe. Es nützt den Fahrenden nichts, wenn sie in Basel einen Platz haben und im Bündnerland. Sie müssen einfach auch Plätze haben, wo sie arbeiten können. Man sollte einfach überall mehr Plätze haben. Praktisch alle Plätze, die es gibt, sind nur für Schweizer Fahrende.»*

*«Ich finde es eine schwache Leistung der schweizerischen Institutionen, dass man ihnen keine Plätze anbietet. Ich habe gerade gestern im Fernsehen gesehen, dass man in Basel einen provisorischen Platz anbietet für zehn Wohnwagen, also für mich ist das lachhaft. Oder?»*

Aufgrund ihrer Aussagen liess sich auch bei den befragten Polizisten eine Enttäuschung gegenüber nationalen und kantonalen Institutionen erkennen. Im Alltag würden die politischen Versäumnisse an die Polizei delegiert. Polizistinnen und Polizisten müssten den fahrenden Roma-Gruppen nämlich beibringen, dass es immer noch keine Plätze für sie gebe. Dies fördere das Konfliktpotential zwischen Polizei und den fahrenden Roma.

*«Vor drei Monaten habe ich mir wirklich Zeit genommen, um in der halben Schweiz abzuklären, wo es Transitplätze gibt und es gibt einfach keine. Jeder schiebt es dem nächsten zu. Und hätten wir Transitplätze, dann wären die*

*Probleme mit denen [Roma] nur halb so gross. Wir könnten sagen, schau hier könnt ihr bleiben. Wenn ich Land hätte, dann würde ich es denen zur Verfügung stellen. Ich muss einfach sagen, diese Menschen sind da, probiert doch auch mit ihnen umzugehen.»*

#### **8.4. PERSPEKTIVEN**

Die meisten Polizisten äusserten zum Schluss der Befragung das Bedürfnis, mehr über die Lebensweise der fahrenden Roma zu erfahren und äusserten Verbesserungsvorschläge hinsichtlich derer Situation:

*«Das Schweizerische Polizei-Institut (SPI) organisiert jährlich einen Kurs ‚Interkulturelle Kompetenz‘. Dort würde es meines Erachtens sicher Sinn machen, auch die Gewohnheiten, Sitten und Gebräuche von ‚Fahrenden‘ in einem eigenen Seminar anzusprechen. So könnten Polizistinnen und Polizisten aus der ganzen Schweiz in dieser Thematik erreicht werden.»*

Auch das Mediationsangebot des *Verbandes Sinti und Roma Schweiz* und der *GfbV* wurde Seitens der Befragten als sinnvoll und hilfreich erachtet:

*«Dieses Angebot hat mich sehr gefreut und ist meiner Meinung nach eine gute Sache. Die Kantonspolizei [...] hat bis heute diesen Dienst noch nicht beansprucht. Wenn es notwendig werden sollte, würden wir sehr gerne darauf zurückgreifen.»*

Zudem gab es eine positive Rückmeldung zu der präventiven Arbeit der Mediatoren:

*«Ich habe von Herrn Geringer erfahren, dass selbst wenn man Toittoi aufstellt, dies aufgrund ihrer Reinheitsvorstellungen schwierig ist. Da geht eine Frau nie auf ein Männer-WC und umgekehrt. Dies habe ich das erste Mal gehört, das finde ich aber einen guten Hinweis. Wenn ich das nächste Mal einen Platz vergebe, dann würde ich sagen, schau, wir stellen Toi Tois auf, an einem Ecken für die Frauen und an einem anderen für die Männer. Das kostet mich ja nichts, ob ich nun die WC's da oder da aufstelle, wenn man es weiss.»<sup>147</sup>*

---

147 Alle aufgeführten Zitate dieses Kapitels stammen aus den Interviews mit den Polizeibeamten, welche die GfbV im Zeitraum Juni und Juli 2017 durchführte.





**9.**  
*Schlussfolgerungen*

Zusammenfassend stellen wir fest, **dass einige Annahmen, die über die fahrende Roma in Politik und Medien kursieren, mit der Realität der fahrenden Roma wenig zu tun haben.** Die fahrenden Roma, welche die Schweiz bereisen, sind in den unterschiedlichsten Gruppengrößen unterwegs und flexibel genug, sich bei einem angemessenen Platzangebot auf verschiedene Plätze aufzuteilen. Gleichzeitig stellen wir fest, dass bei vielen Vertreterinnen und Vertretern der fahrenden Roma-Gruppen Kultur und Traditionen stark gelebt werden und ihren Alltag prägen. Dies betrifft insbesondere die Stellung der Familie, Erwartungen an die Geschlechter sowie die Reinheitsvorstellungen.

**Des Weiteren kommen sie in erster Linie aufgrund ihrer heterogenen Erwerbstätigkeit in der Schweiz.** Da viele einen fixen Kundenstamm haben, scheinen sie mit ihren Tätigkeitsfelder Nischen zu besetzen und eine gewisse Nachfrage in der Bevölkerung abzudecken. Insbesondere die Annahme, dass sich die fahrenden Roma nur für sehr kurze Zeit in der Schweiz aufhalten und auf «Durchreise» sind, bildet die Realität nur beschränkt ab.

**Die fahrenden Roma-Gruppen halten sich nicht, wie von der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende im Standbericht 2015 angenommen wird, nur wenige Tage in der Schweiz auf, sondern bleiben oft zwei bis drei Monate.** Die Infrastruktur auf den Transitplätzen sollte daher dringend verbessert werden. Wegen ihrer Erwerbstätigkeit ist es essentiell, dass künftig auch auf den Transitplätzen Orte eingeplant werden, wo handwerkliche Arbeiten im Rahmen der geltenden Schweizer Standards verrichtet werden können. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass die Erwerbstätigkeit der fahrenden Roma im Vergleich zu anderen europäischen Ländern in der Schweiz durch das Reisendengewerbegesetz stark reglementiert und kontrolliert wird.

Die zunehmenden Restriktionen und Aufenthaltsverbote auf den Durchgangsplätzen verschärft die Situation der fahrenden Roma in der Schweiz zusätzlich. **Immer mehr Durchgangsplätze dürfen ausschliesslich von inländischen fahrenden Gruppen benutzt werden.** Dieses Vorgehen verletzt die Bestimmungen des Freizügigkeitsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union, das in der Verfassung festgeschriebene Diskriminierungsverbot sowie weitere völkerrechtliche, multilaterale Abkommen. Darüber hinaus führt der Ausschluss von fahrenden Roma auf den Durchgangsplätzen zu Spannungen und Konflikten mit inländischen fahrenden Gruppen. Diese haben insbesondere in den letzten Jahren scheinbar deutlich zugenommen.

**Das Bild des chaotischen und konfliktgeladenen Spontanhaltes scheint uns klar die Ausnahme und nicht die Regel zu sein.** Da viele fahrende Roma die Schweiz schon seit mehreren Jahren oder Jahrzehnten bereisen, sind die meisten mit den hiesigen Gegebenheiten und Vorschriften vertraut. Konnten sich die LandbesitzerInnen und Gemeinden mit fahrenden Roma-Gruppen über die Dauer, Miete, Depot und weiteren Regeln einigen, verläuft der Aufenthalt in den allermeisten Fällen sehr unaufgeregt.

**Die stärkere Vermittlung von Wissen über Geschichte, Kultur und Bedürfnisse der fahrenden Roma in der Polizeiarbeit scheint ein Bedürfnis der befragten Polizisten zu sein.** Dadurch würden sich wohl einige Missverständnisse und Konflikte vermeiden lassen. Unseren Recherchen und den Interviews entnehmen wir, dass die Polizei im Zusammenhang mit fahrenden Roma oft Aufgaben übernimmt, welche nicht in ihr primäres Tätigkeitsfeld fallen. So werden die meisten Durchgangs- und Transitplätze direkt von der Polizei verwaltet. Beim Spontanhalt kommt es regelmässig vor, dass die nötige Infrastruktur von der Polizei bereitgestellt und kontrolliert wird. Gleichzeitig scheint die Erstellung von offiziellen Halteplätzen ein dringendes Bedürfnis der Polizei zu sein. Ihr Verhandlungsspielraum gegenüber fahrenden Roma wird durch den Platzmangel eingeschränkt. Der akute Platzmangel sei auch einer der Hauptkonfliktpunkte zwischen den fahrenden Roma-Gruppen und der Polizei. **Der Appell an die Politik, für genügend Halteplätze für fahrende Roma zu sorgen, geht aus den geführten Interviews klar hervor.** Die Probleme, die im Zusammenhang mit einzelnen fahrenden Roma-Gruppen entstehen können, verorten die befragten Polizisten im Bereich Littering, aggressivem Hausieren, Verletzung der Umweltvorschriften und der Verrichtung der Notdurft im Freien. Eine Zunahme der Kriminalität, die im Zusammenhang mit fahrenden Roma insbesondere von der Politik suggeriert wird, lässt sich nicht feststellen.

Die Probleme, die einzelne fahrende Roma-Gruppen verursachen, werden von den Medien insbesondere während der ereignisarmen Sommerzeit («saure Gurkenzeit») von den Medien aufgegriffen, oft dramatisiert und verbreitet. So entsteht der Eindruck, dass fahrenden Roma-Gruppen sich grundsätzlich nicht an Abmachungen, Gesetze und Grundregeln des Zusammenlebens halten. Dies wirkt sich wiederum auf das subjektive Sicherheitsempfinden der Bevölkerung aus und verstärkt Vorurteile gegenüber Roma zusätzlich. Dadurch werden politische Prozesse ausgebremst, welche die Einrichtung von Halteplätzen zum Ziel haben.<sup>148</sup> Diesen Teufelskreis gilt es zu durchbrechen.

---

<sup>148</sup> Vergleiche dazu die Debatten rund um die Schaffung eines Transitplatzes im Kanton Bern in Meisberg (2016) und Wileroltigen (2017).

A black and white photograph of a man with a beard and curly hair, wearing a light-colored tracksuit, standing in front of an open car trunk. The car is parked on a street, and the trunk is filled with various items, including framed pictures and other goods. The man is looking towards the camera with a slight smile. The background shows a city street with buildings and trees. The text "10. Empfehlungen" is overlaid in red on the image.

**10.**  
*Empfehlungen*

Die Gesellschaft für bedrohte Völker hat in Zusammenarbeit mit dem Verband Sinti und Roma die folgende Liste mit konkreten Empfehlungen erstellt, die sich an die Politik, Behörden und Polizei richten.

## HALTEPLÄTZE

- Schweizweit sollen mehr Plätze für alle fahrenden Gruppen in frequentierten Regionen erstellt werden. Die Standortbestimmungen für Halteplätze sollen zudem überkantonale koordiniert werden.
- Der Spontanhalt soll weiterhin als Haltmöglichkeit gewährleistet bleiben. Dieser Halteform sollen keine weiteren rechtlichen Hürden entgegengestellt werden.
- Auf neu entstehenden Halteplätzen soll die nötige Infrastruktur für einen mehrmonatigen Aufenthalt eingeplant werden. Ausserdem soll Platz für das Verrichten von handwerklichen Arbeiten gemäss den Schweizer *Standards* errichtet werden.

## PARTIZIPATION

- Fahrende Roma sollen häufiger in Planungsprozesse von Halteplätzen miteinbezogen werden. Zugleich sollen fahrende Roma auch in der *Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende* vertreten sein, um ihre Bedürfnisse einbringen zu können.
- Die Halteplätze in der Schweiz sollen künftig nicht mehr von der Polizei, sondern von Privatpersonen verwaltet werden. Wünschenswert wäre ein stärkerer Einbezug der Organisationen der fahrenden Jenischen, Sinti und Roma in die Aufgaben der Platzbewirtschaftung und Verwaltung.
- Angebote von interkulturellen Vermittlern aus der Gemeinschaft der Schweizer Sinti und Roma sollen unterstützt, ausgeweitet und institutionalisiert werden.
- Um die tradierten Vorurteile und Misstrauen gegenüber Roma in der Schweiz abzubauen, sollen ihre Geschichte und Kultur in den Schulunterricht integriert werden.

- Rassismus gegenüber Roma muss stärker verurteilt und konsequent bekämpft werden. Hier braucht es gezielte Massnahmen im Bereich der Sensibilisierung und Prävention.

## **POLIZEI, POLITIK, BEHÖRDEN UND LANDBESITZENDE**

- Allgemein ist eine bessere Koordination zwischen den Fachstellen für Raumplanung, den kantonalen Polizeibehörden und den Landbesitzenden anzustreben. Zudem empfiehlt sich die Einrichtung einer Anlaufstelle für Landbesitzende, die ihr Land fahrenden Gruppen vermieten möchten.
- Landbesitzende und Gemeinde sollen bei Landvermietung an fahrende Gruppen vermehrt auf so genannte Musterverträge zurückgreifen, welche die Erwartungen und Verpflichtungen der verschiedenen Parteien regelt.
- Polizeiliche Ausbildungsstätten sollen Workshops und Weiterbildung zum Thema Geschichte, Kultur und Bedürfnisse Roma anbieten. In diesen Schulungen soll insbesondere «good practice» in Bezug auf die Interaktionen mit fahrenden Minderheiten vermittelt werden.
- Auf eine Verschärfung des Reisendengewerbegesetzes, das den Entzug oder Verweigerung der Reisendengewerbewilligung bei Störung der öffentlichen Ordnung vorsieht, ist zu verzichten. Die Erwerbstätigkeit fahrender Roma wird bereits heute stark reglementiert und kontrolliert. Kommt es zu Verstössen gegen geltende Vorschriften und Gesetze, sind rechtliche Sanktionen einzuleiten.





**11.**  
*Danksagung*

Die Gesellschaft für bedrohte Völker dankt Andreas Geringer, Igor Colic, Stefan Heinichen, Stéphane Laederich, Cristina Kruck und Celinka Modes für die Erarbeitung der Daten, der wertvollen Informationen und anregenden Diskussionen zur Kultur und Bedürfnisse der fahrenden Roma in der Schweiz. Ebenso danken wir allen InterviewpartnerInnen für ihr grosses Vertrauen. Unser spezieller Dank richtet sich auch an die kantonalen Polizeistellen Aargau, Bern, Thurgau und Zürich für die Bereitschaft, detaillierte Informationen zu ihrer Tätigkeit in Zusammenhang mit fahrenden Roma zur Verfügung zu stellen. Ebenso möchten wir uns bei Lisa Sollberger für die Vorrecherchen und Sarah Schilliger für die methodische Beratung bedanken.

Der Bericht ist Teil des Projektes «Fahrende Roma in der Schweiz – Information, Mediation und Sensibilisierung» und wird vom Bundesamt für Kultur, der Fachstelle für Rassismusbekämpfung, dem Lotteriefond Kanton Bern sowie Migros Kulturprozent finanziell unterstützt.

Vielen Dank!



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Fachstelle für Rassismusbekämpfung FRE



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement des Innern EDI  
Bundesamt für Kultur BAK

**MIGROS**  
kulturprozent

**SWISSLOS**  
Kultur Kanton Bern

## LITERATURANGABEN

- Andonie, Eva M./ Schweizer, Rainer J., Gutachten zur Frage der Durchgangsplätze für Fahrende: Beschränkung der Nutzung für Schweizer Fahrende, im Auftrag des Baudepartements des Kantons St. Gallen, 2010.
- Battaglini Mottier, Monica/ Eckmann, Monique/ Hasdu, Julia/ Savlieff, Pauline, Roms en cité: témoignages, participation et politiques publiques, IES éditions, Genève, 2015.
- Bundesamt für Justiz, Gutachten zur Rechtstellung der Fahrenden in ihrer Eigenschaft als anerkannte nationale Minderheit vom 27. März, 2002, VPB 66.50.
- Bundesamt für Justiz, Gutachten vom 10.03.2016, bzgl. inwieweit sich aus der Bundesverfassung, einschliesslich Artikel 35 Absatz 2 BV, eine positive Verpflichtung des Staats ableiten lässt, Stand- und Durchgangsplätze zugunsten der Fahrenden zur Verfügung zu stellen, 2016.
- Breidenstein, Georg/ Hirschauer, Stefan/ Kalthoff, Herbert/ Nieswand, Boris, Ethnographie: Die Praxis der Feldforschung, UVK Verlagsgesellschaft, Konstanz und München, 2013.
- Carrera, Sergio/ Rostas, Iulius/ Vosyliute, Lina, Combating Institutional Anti-Gypsyism: Responses and promising practices in the EU and selected Member States, in: Research Report: Thinking ahead for Europe, No. 2017/08, 2017.
- Europäische Kommission gegen Rassismus und Intoleranz, ECRI-Bericht über die Schweiz vom 02.04.2009, vierte Überwachungsperiode, veröffentlicht am 15.09.2009.
- Ettinger, Patrick, Qualität der Berichterstattung über Roma in Leitmedien der Schweiz, Forschungsinstitut Öffentlichkeit und Gesellschaft, Zürich, 2013.
- Egger, Franz, Der Bundesstaat und die Zigeuner in der Zeit von 1848 bis 1914, in: Schweizerisches Bundesarchiv, Hg.: Studien und Quellen 8, Bern 1982, S. 49–71.
- End, Markus, Antiziganismus: Zur Verteidigung eines wissenschaftlichen Begriffs in kritischer Absicht, in: Antiziganismus, Soziale und historische Dimensionen von «Zigeuner»- Stereotypen, Hg.: Dokumentations- und Kulturzentrum Deutscher Sinti und Roma, 2015, S. 39– 54.
- Fings, Karola: Sinti und Roma, Geschichte einer Minderheit. Verlag, CH. Beck Wissen, München, 2016.
- Grosser Rat des Kantons Bern, Tagblatt des Grossen Rates des Kantons Bern, Staatskanzlei des Kantons Bern, Jahrgang 2016/ Heft 4.
- Gleischer-Entner, Anna, Das Unaussprechliche in der psychosozialen Beratung von Sinti und Roma, AV Akademiker Verlag, Erfurt, 2014.
- Heuss, Herbert, Roma und Minderheitenrechte in der EU. Anspruch und Wirklichkeit, in: Aus Politik und Zeitgeschichte, 22-13/2011, S. 20.
- Huonker, Thomas, Die Schweiz und die Roma: Anerkennung statt Verfolgung und Vertreibung!, in : Erwägungen. Journal der Theologischen Bewegung für Solidarität und Befreiung - TheBe, 34. Jahrgang der «Rundbriefe », Luzern, 2017, S. 1-18.
- Huonker, Thomas/ Ludi, Regula, Roma, Sinti und Jenische. Schweizerische Zigeunerpolitik zur Zeit des Nationalsozialismus, Veröffentlichung der Unabhängigen Expertenkommission Schweiz-Zweiter Weltkrieg, Bd. 23, Zürich 2001.
- Kenrick, Donald, Sinti und Roma: Von Indien bis zum Mittelmeer. Die Wanderwege der Sinti und Roma (Interface Collection 3), Berlin, 1998.
- Laederich, Stéphane, Roma Fahrende in der Schweiz, Roma Foundation, Vordruck, Zürich, 2016.

- Laederich, Stéphane, Zur Lage der Roma. Eine andere Sicht der Tagung, in: Schär, Bernhard, C./ Ziegler, Béatrice (Hg.), Antiziganismus in der Schweiz und in Europa. Geschichten, Kontinuitäten und Reflexionen, Zürich, 2014, S.95-101.
- Laederich, Stéphane, Roma Cultural Identity, in: Mirescu, Gabriela (Hg.), Social Inclusion and Cultural Identity of Roma Communities in South-Eastern Europe, Swiss Peace, Working Paper 1/2011, S. 19-28.
- Liégeois, Jean-Pierre, Roma in Europe, Strassburg: Council of Europe, 2007.
- Mattli, Angela/ Sollberger, Lisa, Ignoranz ist Gift. Respekt und Anerkennung für Roma in der Schweiz, In: Voice, Zeitschrift der Gesellschaft für bedrohte Völker, März 2017, S. 1-3.
- Meier, Thomas, Assimilation, Ausgrenzung, Anerkennung. Schweizerische Zigeunerpolitik im europäischen Kontext, in: Schär, Bernhard C./ Ziegler, Béatrice (Hg.), Antiziganismus in der Schweiz und in Europa. Geschichten, Kontinuitäten und Reflexionen, Zürich, 2014, S. 59-77.
- Meier, Thomas Dominik / Wolfensberger, Rolf: «Eine Heimat und doch keine». Heimatlose und Nicht-Sesshafte in der Schweiz (16. - 19.Jahrhundert), Zürich, 1998.
- O’Nions, Helen, Minority Rights Protection in International Law: The Roma of Europa, Routledge, London and New York, 2016.
- Schweizer, Rainer J., Art. 8, in: Ehrenzeller, Bernhard/ Mastronardi, Philippe/ Schweizer, Rainer J./ Vallender, Klaus A. (Hrsg.), Die Schweizerische Bundesverfassung, 2. Aufl. 2008, Rz. 12.
- Tcherenkov, Lev/ Laederich, Stéphane, The Roma. Otherwise known as Gypsies, Gitanos, Tsiganes, Tigani, Çingene, Zigeuner, Bohémiens, Travellers, Fahrende etc., Vol 1-2, History, Language, and Groups: Schwabe Verlag, Basel, 2004.
- Judith Wehrli, Die Roma und ihr Recht auf Bildung im Europäischen Recht, in: Magister, Editions Weblaw, Bern 2012.

## INTERNETQUELLEN

- Aebischer, Matthias, Interpellation zur Anerkennung des Romanes, 14.12.206. <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20164000> (Zugriff am 25.08.2017)
- Alliance against Antigypsyism, Antigypsyism – A reference paper, in: [antigypsyism.eu](http://antigypsyism.eu), 2016. <http://antigypsyism.eu/wp-content/uploads/2016/10/Antigypsyism-reference-paper-Layout-ed-version.pdf> (Zugriff am 01.08.2017).
- Arbeitsgruppe «Verbesserung der Bedingungen für die fahrende Lebensweise und zur Förderung der Kultur von Jenischen, Sinti und Roma», Bericht und Aktionsplan, Stand vom 21.12.2016. <http://www.bak.admin.ch/kulturschaffen/04265/06067/index.html?lang=de> (Zugriff am 01.09.2017).
- Banngerter, Annika, Durchgangszplatz Liestal: Nur für Schweizer Fahrende, Basellandschaftliche Zeitung, 09.05.2015. <http://www.basellandschaftlichezeitung.ch/basel/basel-stadt/durchgangszplatz-liestal-nur-fuer-schweizer-fahrende-129122706> (Zugriff am 28.08.2017).
- Bundesamt für Kultur (BAK), Aktionsplan, 03.04.2017. <http://www.bak.admin.ch/kulturschaffen/04265/06067/index.html?lang=de> (Zugriff am 16.08.2017).
- Bundesamt für Kultur (BAK), Jenische und Sinti als nationale Minderheit, 03.04.2017. <http://www.bak.admin.ch/kulturschaffen/04265/index.html?lang=de> (Zugriff am 29.08.2017).

- Bundesamt für Justiz, Gutachten zur Rechtsstellung der Fahrenden in ihrer Eigenschaft als anerkannte nationale Minderheit vom 27. März 2002. [http://www.bak.admin.ch/themen/sprachen\\_und\\_kulturelle\\_minderheiten/00507/00511/index.html?lang=de,%2027.3.2002](http://www.bak.admin.ch/themen/sprachen_und_kulturelle_minderheiten/00507/00511/index.html?lang=de,%2027.3.2002) (Zugriff am 29.08.2017).
- Committee on the Elimination of Racial Discrimination, Concluding observations on the seventh to ninth periodic reports of Switzerland, Punkt 14, 21.02.2014. [https://www.humanrights.ch/upload/pdf/140225\\_CERD\\_C\\_CHE\\_CO\\_7-9\\_16557\\_E.pdf](https://www.humanrights.ch/upload/pdf/140225_CERD_C_CHE_CO_7-9_16557_E.pdf) (Zugriff am 16.08.2017).
- Eidgenössisches Justiz und Polizeidepartement (EJPD) und Staatssekretariat für Migration (SEM), Grenzüberschreitende Dienstleistungserbringungen (EU/EFTA), 01.01.2017. <https://www.sem.admin.ch/dam/data/sem/eu/fza/personenfreizuegigkeit/factsheets/fs-dienstleistungserbringer-d.pdf> (Zugriff am 22.08.2017).
- European Commission: EU and Roma. 2017. [http://ec.europa.eu/justice/discrimination/roma/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/justice/discrimination/roma/index_en.htm) (Zugriff am 24.08.17).
- Gesellschaft für bedrohte Völker, Alternative report on the fourth reporting cycle of Switzerland on the implementation of the Council of Europe Framework Convention for the Protection of National Minorities, in: GfbV, April 2017. [https://www.gfbv.ch/wp-content/uploads/schattenbericht\\_def\\_e\\_lang.pdf](https://www.gfbv.ch/wp-content/uploads/schattenbericht_def_e_lang.pdf)(Zugriff am 09.07.2017).
- Gurtner, Kuno, Winterthur will keine Ausländer auf dem Durchgangszplatz, Limmattaler Zeitung, 2015. <http://www.limmattalerzeitung.ch/limmattal/zuerich/winterthur-will-keine-auslaender-auf-dem-durchgangszplatz-128987622> (Zugriff am 28.08.2017).
- Heinschink, Mozes F. und Teichmann, Michael, Kris, 2002. <http://rombase.uni-graz.at/cgi-bin/art.cgi?src=data/ethn/social/kris.de.xml> (Zugriff am 18.08.17).
- Heinschink, Mozes F. und Teichmann, Michael, Mahrime, 2002. <http://rombase.uni-graz.at/cgi-bin/art.cgi?src=data/ethn/belief/unclean.en.xml> (Zugriff am 10.08.17).
- Htr.ch, Bundesrat hält an 5-Prozent-Schwelle für Stellenmeldepflicht fest, 28.06.17. <https://www.cash.ch/news/politik/mei-umsetzung-bundesrat-haelt-5-prozent-schwelle-fuer-stellenmeldepflicht-fest-1080850> (Zugriff am 20.08.2017).
- Hübschmannova, Milena, Untergruppen der Roma, 2003. <http://rombase.uni-graz.at/cgi-bin/art.cgi?src=data/ethn/topics/names.de.xml> (Zugriff am 24.08.17).
- Künzi, Stephan, Der gute Verdienst lockt die Roma in die Schweiz, Berner Zeitung, 22.07.2017. <https://www.bernerzeitung.ch/region/bern/Der-gute-Verdienst-lockt-die-Roma-in-die-Schweiz/story/20261838> (Zugriff am 28.08.2017).
- Mattli, Angela, Rassistisches Profiling gegen Jenische, Sinti und Roma, 22.12.2016. <https://www.humanrights.ch/de/menschenrechte-themen/rassismus/rassistisches-profiling/> (Zugriff am 03.08.2017).
- Radgenossenschaft der Landstrasse und Gesellschaft Minderheiten in der Schweiz (GMS), Fahrende auf Privatland. Ein Leitfaden für Fahrende und Gemeinden, mit einem Mustervertrag, 2017. <http://www.radgenossenschaft.ch/index.php/textarchiv> (Zugriff am 16.08.2017).
- Rroma Foundation, Berichterstattung über Rroma in den Deutschschweizer Medien, 2014. [http://rroma.org/reports/reports-nav/ch\\_berichterstattung\\_final.pdf](http://rroma.org/reports/reports-nav/ch_berichterstattung_final.pdf) (Zugriff am 20.9.2017).
- RTS, Réouverture de l'aire de La Vue-des-Alpes (NE) destinée aux gens du voyage, 2016. <https://www.rts.ch/info/regions/neuchatel/7905321-reouverture-de-l-aire-de-la-vue-des-alpes-ne-destinee-aux-gens-duvoyage.html> (Zugriff am 28.08.2017).

- Staatssekretariat für Migration (SEM), FAQ – Häufig gestellte Fragen, 2017. [https://www.sem.admin.ch/sem/de/home/themen/fza\\_schweiz-eu-efta/eu-efta\\_buerger\\_schweiz/faq.html#Aufenthaltsbewilligungen](https://www.sem.admin.ch/sem/de/home/themen/fza_schweiz-eu-efta/eu-efta_buerger_schweiz/faq.html#Aufenthaltsbewilligungen) (Zugriff am 16.08.2017).
- Staatssekretariat für Migration (SEM), Grenzüberschreitende Dienstleistungserbringungen (EU/EFTA). 2017. <https://www.sem.admin.ch/dam/data/sem/eu/fza/personenfreizuegigkeit/factsheets/fs-dienstleistungserbringer-d.pdf> (Zugriff am 16.08.2017).
- Staatssekretariat für Migration (SEM), Verordnungsänderungen zur Umsetzung von Art. 121a BV, Bundesrat eröffnet Vernehmlassung, 2017. [https://www.sem.admin.ch/dam/data/sem/aktuell/gesetzgebung/teilrev\\_aug\\_art-121a/vn-ber-vo-ums-121a-d.pdf](https://www.sem.admin.ch/dam/data/sem/aktuell/gesetzgebung/teilrev_aug_art-121a/vn-ber-vo-ums-121a-d.pdf) (Zugriff am 19.08.17).
- Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende, Fahrende und Raumplanung, Standbericht 2015, 2016. [http://www.stiftung-fahrende.ch/geschichte-gegenwart/sites/stiftung-fahrende.ch/geschichte-gegenwart/files/docs/fahrende\\_standbericht2015\\_161213.pdf](http://www.stiftung-fahrende.ch/geschichte-gegenwart/sites/stiftung-fahrende.ch/geschichte-gegenwart/files/docs/fahrende_standbericht2015_161213.pdf) (Zugriff am 11.08.2017).
- Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende, Best Practice, Bericht zur Errichtung von Stand- und Durchgangsplätzen, 2011. [http://www.stiftung-fahrende.ch/geschichte-gegenwart/sites/stiftung-fahrende.ch/geschichte-gegenwart/files/docs/best\\_practice\\_de.pdf](http://www.stiftung-fahrende.ch/geschichte-gegenwart/sites/stiftung-fahrende.ch/geschichte-gegenwart/files/docs/best_practice_de.pdf) (Zugriff am 11.08.2017).
- Wikipedia, Romani, 2017. <https://de.wikipedia.org/wiki/Romani> (Zugriff am 24.08.17).
- Witzel, Andreas, Das problemzentrierte Interview, 2000. <http://www.qualitative-research.net/index.php/fqs/article/view/1132> (Zugriff am 24.08.2017).
- Wottreng, Willi und Nay, Guisep, Plätze für Fahrende – Pflicht der Gemeinden. Votum, Kommunal Magazin, 2008. [http://gms-minderheiten.ch/wp-content/uploads/2015/09/Standplaeze-fuer-Fahrende\\_Artikel-Votum.pdf](http://gms-minderheiten.ch/wp-content/uploads/2015/09/Standplaeze-fuer-Fahrende_Artikel-Votum.pdf) (Zugriff am 19.08.17).

## RECHTLICHE ERLASSE

- Bundesgerichtsurteil von 2003, BGE 129 II 321.
- Bundesgesetz vom 23. März 2001 über das Gewerbe der Reisenden, Stand am 1. Januar 2013, SR 943.11.
- Bundesgesetz über die Kulturförderung vom 11.12.2009, Stand am 01.01.2017, SR. 442.1.
- Bundesgesetz vom 23.03.2001, Verordnung über das Gewerbe der Reisenden, 21.08.2014, SR. 943.11, Artikel 6, Artikel 10, Artikel 11 und Artikel 9 Abs. 3.
- Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999, SR 101, Art. 2 Abs. 1., Art. 8 Abs. 2 BV und Art. 13 Abs. 1.
- Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft einerseits und den Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten andererseits über die Freizügigkeit (mit Anhängen, Protokollen und Schlussakten), SR 0.142.112.681.
- Schweizerisches Strafgesetzbuch vom 21. Dezember 1937, Stand am 11. Juli 2017, Art. 261 bis StGB.

## **IMPRESSUM:**

**Herausgeberin:** Gesellschaft für bedrohte Völker Schweiz

Schermenweg 154, CH-3072 Ostermundigen

[www.gfbv.ch](http://www.gfbv.ch) / [info@gfbv.ch](mailto:info@gfbv.ch) / Tel. (0041) (0)31 939 00 00

**Spendenkonto:** Berner Kantonalbank BEKB: IBAN CH05 0079 0016 2531 7232 1

**Autorinnen:** Angela Mattli und Rahel Jud

**Feldrecherche:** Andreas Geringer und Igor Colic

**Illustrationen und Layout:** Tania Brügger Marquez

**Redaktion:** Dominique Schärer

**Fotos:** Eric Roset, [www.eric-roset.ch](http://www.eric-roset.ch). Die Fotos zeigen fahrende Roma und Manouches in Frankreich sowie auf der Durchreise im Kanton Genf.

**Ausgabe:** Oktober 2017

## ÜBER UNS

Die Gesellschaft für bedrohte Völker (GfbV) ist eine internationale Menschenrechtsorganisation, die sich für Minderheiten und indigene Völker einsetzt. Sie dokumentiert Menschenrechtsverletzungen, informiert und sensibilisiert die Öffentlichkeit und vertritt die Interessen der Betroffenen gegenüber Behörden und Entscheidungsträgern. Sie unterstützt lokale Bemühungen zur Stärkung der Menschenrechte von Minderheiten und indigenen Völkern und arbeitet national sowie international mit Organisationen und Personen zusammen, die ähnliche Zielsetzungen verfolgen. Die GfbV hat sowohl beratenden Status beim Wirtschafts- und Sozialrat (ECOSOC) der UNO als auch beim Europarat.

## WERDEN SIE AKTIV – UNTERSTÜTZEN SIE UNS!

Unser Engagement ist nur mit Ihrer Unterstützung möglich. Mit Ihrer Mitgliedschaft oder Ihrer Spende unterstützen wir Minderheiten und indigene Völker in der ganzen Welt. Melden Sie sich an unter:

**[www.gfbv.ch/aktiv-helfen](http://www.gfbv.ch/aktiv-helfen)**

Herzlichen Dank!



[www.gfbv.ch](http://www.gfbv.ch)