

**Empfehlungen der Arbeitsgruppe  
«Verbesserung der Bedingungen für die fahrende Lebensweise  
und zur Förderung der Kultur von Jenischen, Sinti und Roma»**

**Inhalt**

<b>1 Bereich Plätze</b>	<b>2</b>
<b>2 Bereich Bildung</b>	<b>8</b>
<b>3 Bereich Kultur und Identität</b>	<b>12</b>
<b>4 Bereich Sozialwesen</b>	<b>17</b>
<b>Anhänge</b>	<b>20</b>

Die nachstehenden Vorschläge für die Verbesserung der Bedingungen für die fahrende Lebensweise und zur Förderung der Kultur von Jenischen, Sinti und Roma wurden von einer Arbeitsgruppe (mit zwei thematischen Untergruppen) in zehn Sitzungen in den Jahren 2015/16 erstellt. Er dient als Basis für einen Aktionsplan des Bundes, welcher die Massnahmen in der Kompetenz des Bundes darstellt. Die Arbeitsgruppe wurde vom Bundesamt für Kultur BAK geleitet.

Mitglieder der Arbeitsgruppe: Association J.M.S. pour les gens du voyage, Association Yéniche Suisse, Citoyens nomades, Cooperation Jenische Kultur, Genossenschaft fahrendes Zigeunerzentrum, Naschet Jenische, Radgenossenschaft der Landstrasse, Romano Dialog, Roma Foundation, Roma Jam Session Art Kollektiv, Schäft Qwant, Zigeunermission.

Bundesamt für Raumplanung ARE, Bundesamt für Strassenbau ASTRA, Direktion für Völkerrecht, Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport / armasuisse, Eidgenössische Fachstelle für Rassismusbekämpfung FRB; Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK, Kantonsplanerkonferenz KPK, Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren KKJPD, Konferenz der kantonalen Sozialdirektorinnen und Sozialdirektoren SODK, Schweizerische Konferenz der kantonalen Erziehungsdirektoren EDK; Schweizerischer Gemeindeverband SGV; Schweizerischer Städteverband SSV, Sozialamt Stadt Bern; Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende.

## 1 Bereich Plätze

**Ausgangslage:** Regelmässige Erhebungen der Stiftung «Zukunft Schweizer Fahrende» zeigen, dass die Zahl der Durchgangs-, Stand- und Transitplätze in der Schweiz ungenügend und deshalb zu erhöhen ist. Dies gilt für die meisten Regionen, betrifft aber in besonderem Masse die West-, die Ost- und die Südschweiz. Die Frage der Plätze ist eng mit allen anderen Aspekten dieses Aktionsplans verbunden. Die Schul- und Berufsbildung von Kindern mit fahrender Lebensweise beispielsweise kann durch feste und planungsrechtlich gesicherte Plätze begünstigt werden, und die Kultur fahrender Lebensweise bedarf der Plätze, um weiterbestehen zu können.

In der folgenden Darstellung werden drei Arten von Plätzen unterschieden: Standplätze (für die Wintermonate), Durchgangsplätze (für kürzere Halte im Sommer) und Transitplätze (grosse, meist von ausländischen Fahrenden genutzte Plätze).

Entscheidend für die Verbesserung des Angebots an Stand-, Durchgangs- und Transitplätzen sind: die Wahl der Orte für Plätze, deren Zugänglichkeit und Kinderfreundlichkeit, die Einrichtung der Plätze und die Bedingungen ihrer Nutzung.

**Oberziel:** Verbesserung des Angebots an Stand-, Durchgangs- und Transitplätzen

Teilziel	Aktionen zur Erreichung des Teilziels	Bemerkungen
<b>1.1 Inventar bestehender Stand- und Durchgangsplätze</b>		
Ein aktualisiertes Inventar bestehender Plätze dient als Grundlage für die weitere Planung von Plätzen und deren Nutzung.	– Erstellen eines Inventars bestehender Plätze	Das Inventar muss das Angebot realistisch darstellen: erst geplante, nicht mehr existierende und aufgrund ihrer Lage oder ihres Zustands nicht nutzbare Plätze sind klar als solche zu kennzeichnen. Die betroffenen Nutzer sind in die Evaluation zu integrieren; deren Einschätzung ist zentral.  Im Herbst 2015 wurde im Auftrag der Stiftung «Zukunft Schweizer Fahrende» eine Umfrage bei Kantonen und Gemeinden durchgeführt. Erstmals wurden systematisch auch Organisationen der Nutzer von Plätzen einbezogen.  Der «Standbericht» liegt Ende 2016 vor.
	– Präsentation des Inventars auf einer Website (einschliesslich Koordinaten, Telefonnummern von Ansprechpartnern in den Gemeinden).	Der «Standbericht 2016» wird auf der Website der Stiftung «Zukunft Schweizer Fahrende» publiziert.

Teilziel	Aktionen zur Erreichung des Teilziels	Bemerkungen
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Laufende Aktualisierung der Datenbank mit Angaben zu den Plätzen</li> <li>– Aktualisierung des Standberichts (alle 5 Jahre)</li> </ul>	<p>Die Stiftung «Zukunft Schweizer Fahrende» hält die Datenbank mit den Angaben zu den erfassten Plätzen à jour und lässt alle fünf Jahre durch ein dazu qualifiziertes Raumplanungsbüro einen neuen Standbericht erstellen. Die VertreterInnen der Gruppen mit fahrender Lebensweise werden bei diesen Arbeiten miteinbezogen. Der nächste Standbericht ist für das Jahr 2020 geplant.</p>
<b>1.2 Verbesserung Platzsituation</b>		
Neue Plätze		
<p>Es stehen Plätze in angemessener Zahl zur Verfügung, die je mindestens 10 (idealerweise 15) Wohnwagen Platz bieten bzw. eine Mindestgrösse von 2'000 m<sup>2</sup> aufweisen (Basis: «Standbericht 2016»).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Definition der Lage der Plätze durch Kantone (mit Unterstützung durch Vertreter der Gruppen mit fahrender Lebensweise);</li> <li>– Erstellen von Plätzen durch die Kantone (mit finanzieller Unterstützung der Stiftung);</li> <li>– Betrieb der Plätze durch die Gemeinden (grundsätzlich kostendeckend dank Benutzungsgebühren).</li> </ul>	<p>Die Zuständigkeiten bei der Schaffung von neuen Plätzen sind geteilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Den Kantonen obliegt die Planung und Finanzierung (Bereitstellung der planungsrechtlichen Grundlagen, Finanzierung der Baukosten).</li> <li>– Die Standortgemeinden sind zuständig für den Betrieb. Die Kantone können den Standortgemeinden eine Defizitgarantie für den Betrieb zur Verfügung stellen.</li> <li>– Die Vertreter von Gruppen mit fahrender Lebensweise sind auf allen Ebenen bei Planung und Entscheidungsfindung einzubeziehen. Einige Kantone haben zu diesem Zweck eine Arbeitsgruppe oder einen runden Tisch eingerichtet.</li> <li>– Der Bund kann die Schaffung von Plätzen auf zweierlei Weise unterstützen: einerseits indem er den Kantonen Grundstücke im Besitz des Bundes (armasuisse, ASTRA, BBL) oder von bundesnahen Betrieben (SBB, Post, etc.) anbietet; andererseits indem die Stiftung «Zukunft Schweizer Fahrende» aus ihrem Stiftungskapital den Kantonen einen Beitrag an die Erstellungskosten zur Verfügung stellt.</li> </ul>

Teilziel	Aktionen zur Erreichung des Teilziels	Bemerkungen
		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Grundlage für die Planung und die Bemessung der Zahl der neu zu schaffenden Plätze soll der «Standbericht 2016» der Stiftung «Zukunft Schweizer Fahrende» sein.</li> <li>– Kantonale Nutzungszonen stellen in einigen Kantonen ein Instrument zur Realisierung von Plätzen dar, ohne dass die Gemeinde vorgängig ihre Zustimmung geben muss.</li> <li>– Häufig ist es sinnvoll, in einem ersten Schritt mit einem Provisorium zu arbeiten, vgl. unten.</li> <li>– Durch Vernetzung der Fachstellen kann eine überregionale Koordination sichergestellt werden.</li> <li>– Aus Sicht der Vertreter und Vertreterinnen der Jenischen sollte in jeder grösseren Gemeinde ein Platz zur Verfügung stehen.</li> </ul>
<b>Sicherung provisorischer Plätze</b>		
<p>Provisorische Plätze werden wo möglich und sinnvoll planungsrechtlich gesichert.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Provisorische Plätze als Testbetrieb nutzen.</li> <li>– Überprüfung der bestehenden provisorischen Plätze im Hinblick auf ihre Sicherung.</li> <li>– Ersatz für kaum benutzte Provisorien schaffen.</li> </ul>	<p>Häufig ist es sinnvoll, in einem ersten Schritt mit einem Provisorium zu arbeiten. Während einer Pilotphase kann so die Tauglichkeit und Akzeptanz eines neuen Platzes getestet werden. Wenn ein Platz sich bewährt hat, ist mittelfristig seine Sicherung anzustreben. Dafür zuständig ist in erster Linie die Standortgemeinde.</p>
<b>Verbesserung / Sicherung der Infrastruktur &amp; Zugänglichkeit</b>		
<p>Standards für Stand- und Durchgangsplätze sind definiert.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Überprüfung und, wo nötig, Anpassung der bereits bestehenden Standards.</li> <li>– Kommunikation der Standards in geeigneter Form an Behörden, die Plätze betreiben und planen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Es sind Minimalanforderungen bezüglich Sicherheit, Gesundheit und weiterer Kriterien zu definieren.</li> <li>– In der Vergangenheit hat die Stiftung «Zukunft Schweizer Fahrende» zusammen mit der Radgenossenschaft der Landstrasse Standards erarbeitet. Diese wurden in der Arbeitsgruppe diskutiert und aktualisiert (Anhang).</li> </ul>

Teilziel	Aktionen zur Erreichung des Teilziels	Bemerkungen
		–Die Stiftung - zusammen mit den Organisationen der Jenischen, Sinti und Roma - passt die Anforderungen laufend an und publiziert diese auf der Webseite.
Plätze mit grossem Sanierungsbedarf oder stark limitierten Benutzungszeiten werden wieder nutzbar gemacht, sofern sie sich an nachgefragten Lagen befinden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Auswertung des Standberichts durch die Stiftung.</li> <li>– Information an Kantone und Gemeinden über die Beurteilung der Plätze.</li> <li>– Sanierung der Plätze durch die Kantone bzw. Gemeinden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Sanierung oder Nutzbarmachung von bestehenden Plätzen ist in der Praxis einfacher zu realisieren, als neue Plätze zu schaffen.</li> </ul>
Die Verfügbarkeit der Plätze ist klar kommuniziert.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbesserung der Information der Standortgemeinden an die Stiftung «Zukunft Schweizer Fahrende» bzw. an die Organisationen der fahrenden Gruppen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Zuweilen werden nicht ganzjährig zugängliche Plätze für anderweitige Nutzungen (Zirkus, Veranstaltungen) vorgesehen.</li> <li>– Anderweitige Nutzungen sollten im Voraus auf der Homepage der Standortgemeinde oder via Mail an die Stiftung «Zukunft Schweizer Fahrende» bzw. an die Organisationen der fahrenden Gruppen angekündigt werden.</li> </ul> <p>Die Stiftung «Zukunft Schweizer Fahrende» bzw. die Organisationen der fahrenden Gruppen richten ein entsprechendes Schreiben an die Verwaltungen der Standortgemeinden.</p>
Plätze stehen nach Möglichkeit ganzjährig zur Verfügung.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Überprüfung der bestehenden, temporär nutzbaren Plätze im Hinblick auf die Möglichkeit ganzjähriger Nutzungen und, wo immer möglich, garantieren der ganzjährigen Zugänglichkeit.</li> </ul>	Die Stiftung «Zukunft Schweizer Fahrende» bzw. die Organisationen der fahrenden Gruppen richten ein entsprechendes Schreiben an die Verwaltungen der Standortgemeinden.
<b>Spontanhalte</b>		
Spontanhalte auf privaten Plätzen sind für Jenische, Sinti und Roma weiterhin möglich; die Rahmenbedingungen für Spontanhalte sind allen Beteiligten	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Klärung der rechtlichen Rahmenbedingungen für Vermietung durch Private durch die Stiftung «Zukunft Schweizer Fahrende» / das Bundesamt für Kultur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>–Möglichkeiten für Spontanhalte entlasten die angespannte Platzsituation.</li> <li>–Die Interessen aller Beteiligten müssen gewahrt werden (Landwirte und andere Vermieter, Personen mit fahrender Lebensweise). Dazu ist eine entsprechende Information nötig, z.B. in</li> </ul>

Teilziel	Aktionen zur Erreichung des Teilziels	Bemerkungen
(Mieter und Vermieter, Gemeindebehörden, Polizei) bekannt.	zusammen mit den zuständigen Stellen. – Die kantonalen Fachstellen erarbeiten entsprechende Merkblätter. –	Form eines Merkblatts, das erklärt, welche Art von Vermietung als Stellplätze möglich ist und was dabei zu beachten ist (Beispiel: Merkblatt des Bauernverbands im Kanton Zürich [Anhang]. – Im Merkblatt ist zu erläutern: Meldepflicht bei Gemeinden, max. Aufenthaltsdauer, Kosten (Depot), Auflagen in Bezug auf Nutzung von landwirtschaftlichem Kulturland, für das Direktzahlungen bezogen werden. – Ziel des Merkblattes ist es, die Spielregeln allen Beteiligten bekannt zu machen, aber nicht unnötig regulatorisch einzuwirken.
<b>1.3 Information und Sensibilisierung</b>		
– In jedem Kanton ist eine Ansprechperson für Anliegen von Personen mit fahrender Lebensweise zuständig. – Es existiert ein Pflichtenheft für diese Fachperson. – In grösseren Kantonen bestehen Fachstellen. – Der Bund vernetzt die Fachstellen und pflegt mit ihnen einen regelmässigen Austausch.	– Erstellung eines kurzen Muster-Pflichtenhefts durch die Stiftung «Zukunft Schweizer Fahrende». – Kommunikation des Muster-Pflichtenhefts durch Stiftung «Zukunft Schweizer Fahrende» an Kantone. – Einrichtung von Fachstellen durch die Kantone, wo nötig. – Sensibilisierung durch Vermittlung von Fachwissen unter Einbezug der Jenischen, Sinti und Roma	– Für die Einrichtung von Fachstellen sind die Kantone zuständig (je einzeln oder in überregionaler Zusammenarbeit). – Die Stiftung «Zukunft Schweizer Fahrende» kann dazu konzeptionelle Unterstützung leisten (durch die Erstellung von Muster-Pflichtenheften). Sie publiziert und aktualisiert die Informationen über Ansprechpersonen. – Der Bund (BAK) prüft die Möglichkeit, die Kantone bei der Einrichtung von Fachstellen oder bei der Erarbeitung eines kantonalen / regionalen Konzepts für die Errichtung von Plätzen finanziell zu unterstützen: – Der Bund (BAK) sorgt zusammen mit KKJPD / BPUK/KPK für die Einrichtung eines Netzwerks der kantonalen Fachstellen. – Koordination, Vernetzung, Wissenstransfer zwischen den Stellen durch BAK, unterstützt von der Stiftung
– Die Behörden, einschliesslich Polizei, sowie die ansässige Bevölkerung von Gemeinden und Regionen, wo Plätze bestehen oder geplant sind, kennen	– Erstellung eines Sensibilisierungs- und Weiterbildungsangebots (Kurse, Dokumentation) für Gemeindebehörden und Polizeicorps zu jeweiligen Rechten und Pflichten	Das Angebot wird von der Stiftung «Zukunft Schweizer Fahrende» bereitgestellt, unter Einbezug der Gruppen mit fahrender Lebensweise/NGOs.

Teilziel	Aktionen zur Erreichung des Teilziels	Bemerkungen
die Rechte von Gruppen mit fahrender Lebensweise und sind für deren Anliegen sensibilisiert.	– Information der Bevölkerungen von Gemeinden und Regionen, wo Plätze bestehen oder geplant sind.	Das Angebot richtet sich spezifisch an Gemeinden und Regionen, wo Plätze bestehen oder geplant sind.
<b>1.4 Transitplätze</b>		
Es bestehen bis 2021 genügend Plätze in ausreichender Grösse an den Hauptverkehrsachsen (Autobahnanschluss) für grosse Verbände zur kurzen (zwei- bis dreiwöchigen) Nutzung.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Anforderung definieren</li> <li>– Standorte und geeignete Grundstücke identifizieren (zusammen mit VBS / armasuisse, ASTRA, BBL, SBB, Post, etc.)</li> <li>– Planungsgrundlagen erstellen;</li> <li>– Mittel bereitstellen;</li> <li>– Entscheide herbeiführen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Der Bund übernimmt die Federführung bei der Planung und Erstellung von Transitplätzen in enger Zusammenarbeit mit der BPUK, den jeweiligen Kantonen und Standortgemeinden. Die Kantone / Gemeinden sind zuständig für die Bewirtschaftung der Plätze.</li> <li>– Die bestehenden Plätze sind in die Planung miteinzubeziehen, damit sie nicht geschlossen werden.</li> <li>– Prüfung der Einrichtung von sog. „Sonderzonen“ (raumplanerischer Begriff: Zonen mit vereinfachter Bewilligungspraxis für Vorhaben ausserhalb der Bauzonen).</li> <li>– Alternativ: der Bund gibt sich einen Sachplan und hat somit die Planungshoheit inne (analog Militärinfrastruktur, Bahn, etc.)</li> <li>– Ergänzend sind „Notfallkonzepte“ für grössere Gruppen zu erstellen, denen für kurze Zeit ein öffentliches Grundstück zugewiesen werden kann.</li> <li>– Einbezug der ausländischen Roma und Sinti bei der Planung.</li> <li>– Referenz: Die Grösse des Platzes von Kaiseraugst. Alternativ: Minimale Grösse = bietet Raum für 20-50 Wohnwagen.</li> </ul>

## 2 Bereich Bildung

**Ausgangslage:** Im Bereich Bildung stehen zwei Herausforderungen im Vordergrund: einerseits die Vereinbarkeit des Rechts auf Bildung mit dem Recht auf Ausübung der traditionellen fahrenden Lebensweise, andererseits die Thematisierung der Minderheiten der Jenischen, Sinti und Roma mit ihrer Geschichte und Kultur, sowie die Erinnerung an ihre Verfolgung, im Unterricht. In Schulgemeinden mit Kindern aus fahrenden Familien bedarf es der Sensibilisierung der Schulbehörden für die spezifischen Rahmenbedingungen dieser Schülerinnen und Schüler.

Die Bundesverfassung erklärt den Grundschulunterricht für obligatorisch (Art. 62 BV). Mit der Ratifizierung der UNO-Kinderrechtskonvention anerkennt die Schweiz das Recht des Kindes auf Bildung und verpflichtet sich zum Prinzip der Chancengleichheit. Bildung ist eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen (Art. 61a BV): für das Schulwesen sind grundsätzlich die Kantone zuständig (Art. 62 BV), für die berufliche Grundbildung der Bund (Art. 63 BV).

Ziel der Schule ist es, dass Chancengleichheit gewährleistet ist und den Kindern von Eltern mit fahrender Lebensweise die Bildungswege offenstehen. Deshalb darf es im Unterricht keine Diskriminierung von Kindern aufgrund ihrer Zugehörigkeit zu den Minderheiten der Jenischen, Sinti und Roma geben. Weil Kinder von Eltern mit fahrender Lebensweise während der Sommermonate teilweise lange Abwesenheiten aufweisen, gilt es Bedingungen zu schaffen, welche die Vereinbarkeit von Schulpflicht und Recht auf Bildung einerseits und fahrende Lebensweise andererseits erlauben.

Um diese Herausforderungen angehen zu können, bedarf es der gemeinsamen Anstrengungen der Kantone, der Gemeinden von Stand- und Durchgangsplätzen sowie der Schulen und Lehrbetriebe, aber auch der Familien mit fahrender Lebensweise. .

**Oberziel:** Die Vereinbarkeit des Rechts auf Bildung mit dem Recht auf Ausübung der traditionellen fahrenden Lebensweise ist gewährleistet und die Minderheiten der Jenischen, Sinti und Roma mit ihrer Geschichte und Kultur sind im Schulunterricht angemessen thematisiert.

Teilziele	Aktionen zur Erreichung des Teilzieles	Zuständigkeiten / Bemerkungen
<b>2.1 Schulbesuch und fahrende Lebensweise</b>		
Der Zugang zu gleichwertiger Bildung für Kinder mit fahrender Lebensweise ist sichergestellt.	<u>Sicht aller Beteiligten:</u> – Suche nach flexiblen Lösungen, welche fahrende Lebensweise und Schulbesuch / Schulpflicht vereinbaren. – Ausstellung von neutralen Bewertungen von Lernerfolgen (Zeugnisse). <u>Sicht von Vertretern und Vertreterinnen von fahrenden Familien:</u> – Weiterführung bisheriger flexibler individueller Lösungen, z.B. durch die Übermittlung von Hausaufgaben durch	Die obligatorische Schule dauert 11 Jahre (2 Jahre Kindergarten und 9 Schuljahre). Ein Schulaustritt ist frühestens im Lauf des 9. Schuljahrs möglich (z.B. aufgrund fahrender Lebensweise). Je nach kantonaler Gesetzgebung ist Heimunterricht möglich. Die Voraussetzungen sind von Kanton zu Kanton verschieden. Grundsätzlich gilt immer, dass die Lernfortschritte der Kinder regelmässig überprüft werden. Der Bund kann Unterrichtsprojekte mit Modellcharakter unterstützen, welche es fahrenden Familien erlauben, den Kontakt zur Schule und zum Schulstoff während der Reisezeit fortzuführen und eine Kontinuität der Ausbildung ermöglichen. Projekte können von

Teilziele	Aktionen zur Erreichung des Teilzieles	Zuständigkeiten / Bemerkungen
	<p>Lehrpersonal (evtl. zusätzlich Nutzung elektronischer Hilfsmittel), aber grundsätzlich gleiches Programm für alle Kinder</p> <p><u>Sicht von Vertretern und Vertreterinnen von Behörden und Schulen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Publikation der Voraussetzungen für den Heimunterricht.</li> <li>– Einführung spezifischer Unterrichtsformen bei Bedarf, einschliesslich von Projektangeboten wie jenem in „Buech“ (BE) („Lernateliers“).</li> <li>– Gezielte Unterstützung der Eltern bei der Begleitung des Lernens der Kinder, einschliesslich für die Motivierung für den Schulbesuch der Kinder.</li> <li>– Bei Bedarf: Identifikation von Kontaktpersonen/Mediatoren an Schulen für Eltern von Kindern mit fahrender Lebensweise.</li> <li>– Verlängerung der Lernzeit durch Verkürzung der Abwesenheiten im Sommer oder Anhängen eines zusätzlichen Schuljahrs.</li> </ul>	<p>pädagogischen Hochschulen, Gemeinden, Kantonen oder Organisationen der Zivilgesellschaft eingereicht werden</p>
<p>Gute Lösungen für den Schulbesuch von Kindern mit fahrender Lebensweise sind identifiziert und werden als mögliche Modelle bekannt gemacht.</p> <p>Die Akteure in den betroffenen Schulstandorten sind miteinander vernetzt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Moderierte Vernetzung der engagierten Akteure (Projekte, Verwaltungsstellen, Betroffene etc.), Austausch von Erfahrungen und guten Praktiken.</li> <li>– Schaffen einer Plattform zum Austausch von bewährten elektronischen Lehrmitteln und Unterrichtsmaterialien für den Fernunterricht.</li> </ul>	<p>Die Vernetzung wird sinnvollerweise von den Schulgemeinden selber organisiert, moderiert z.B. durch eine Pädagogische Hochschule. Vorausgehen soll Bedarfserhebung, die vom Bundesamt für Kultur durchgeführt wird, in Zusammenarbeit mit der EDK (fachliche Inputs) und dem Gemeindeverband (Organisation der Erhebung).</p> <p>Eine Plattform / ein Informationsportal zum Austausch von Lernressourcen und Unterrichtsmaterialien kann z.B. auf „educanet2“ eingerichtet werden.</p>

Teilziele	Aktionen zur Erreichung des Teilzieles	Zuständigkeiten / Bemerkungen
		Eine solche Plattform darf kein Ort sein, an dem Einzelfälle besprochen werden. Die Wahrung der Privatsphäre der Familien ist sehr wichtig.
<b>2.2 Sensibilisierung und Diskriminierungsschutz</b>		
An den betroffenen Schulstandorten sind die Rahmenbedingungen von Kindern mit fahrender Lebensweise bekannt.	– Sensibilisierung von Eltern und Lehrerschaft für die Anliegen von fahrenden Familien.	Die Sensibilisierung der Eltern und der Lehrerschaft für die Anliegen von fahrenden Familien ist eine Aufgabe der Gemeinden mit Stand- und Durchgangsplätzen. Es ist wichtig, dass die Gemeinden dabei durch die fahrenden Familien selber beraten und unterstützt werden.
An den Schulen wird Wissen über die Minderheiten der Jenischen, Sinti und Roma sowie deren Kultur und Geschichte vermittelt.	– Erarbeitung von Unterrichtsmaterialien unter Mitarbeit von Jenischen, Sinti und Roma. – Integration des Themas in den Lehrstoff der pädagogischen Hochschulen. – Verbreitung des bereits existierenden Materials.	Verschiedene Gruppen können Träger von Projekten zur Entwicklung von Unterrichtsmaterialien sein, z.B. die Forschung (pädagogische Hochschulen) oder Organisationen der Minderheiten von Jenischen, Sinti und Roma. Solche Projekte können von Kantonen oder Bund (Fachstelle für Rassismusbekämpfung) unterstützt werden. Zur Information über bestehende Materialien kann auf verschiedene Ressourcen zurückgegriffen werden: educa.ch, Bildungsserver (z.B. educanet 2), ILZ (Interkantonale Lehrmittelzentrale), MER (Moyens d'enseignement romands), Digitale Schulbibliothek/DSB des Schweizerischen Bildungsservers)
Mobbing und Rassismus gegen Kinder von Minderheiten wird nicht geduldet.	– Sensibilisierungsmassnahmen für Lehrkräfte, Aufsichtsbehörden sowie Schülerinnen und Schüler und deren Eltern – Anlaufstellen für Beratungen / Klagen sind bekannt	Die Sensibilisierung und Information zum Thema Mobbing und Rassismus ist eine Aufgabe der Gemeinden mit Stand- und Durchgangsplätzen. <u>Projekte können von Kantonen oder Bund (Fachstelle für Rassismusbekämpfung) unterstützt werden.</u>
<b>2.3 Sprachunterricht</b>		

Teilziele	Aktionen zur Erreichung des Teilzieles	Zuständigkeiten / Bemerkungen
<p>Die Sprache Romanes kann – bei entsprechender Nachfrage – im Rahmen von HSK-Kursen erlernt werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Aufbau eines Unterrichtsangebotes durch Roma-Organisationen.</li> <li>– Zurverfügungstellen von Räumlichkeiten für den Unterricht durch Schulen.</li> </ul>	<p>HSK-Kurse werden in der Regel von den jeweiligen Interessengruppen (Elternvereine etc.) organisiert und finanziert.</p> <p>Die öffentliche Schule stellt die dazu notwendigen Räumlichkeiten zur Verfügung.</p> <p>Der Bund / BAK kann die Entwicklung und den Ausbau des Unterrichtsangebots finanziell unterstützen (gestützt auf Art. 11 SpV).</p>
<p><b>2.4 Berufsbildung</b></p>		
<p>Der Zugang zur beruflichen Grundbildung für Kinder mit fahrender Lebensweise ist sichergestellt.</p>	<p><u>Sicht von Vertretern und Vertreterinnen von Behörden und Schulen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Sensibilisierung von fahrenden Eltern für die Wichtigkeit einer Berufsbildung.</li> <li>– Sensibilisierung von Lehrmeistern / Berufsschullehrpersonen für die Bedürfnisse der Kinder von Familien mit fahrender Lebensweise.</li> <li>– Anpassung der Reisedauer und –phasen an die schulischen Bedürfnisse der Kinder.</li> <li>– Ggf. Einbezug «Case Management Berufsbildung» in Zusammenarbeit mit der Klassenlehrperson.</li> <li>– Ggf. Verlängerung der Lehrzeit (z.B. 5 statt 4 Jahre Berufslehre).</li> <li>– Bei Bedarf: Nutzung von bestehenden Angeboten der rein schulischen Berufsbildung (z.B. Kanton Waadt) mit elektronischem Zugang zum Lernstoff während der Reise.</li> </ul>	<p>Es bestehen im Bereich der beruflichen Grundbildung bereits zahlreiche Möglichkeiten zur Unterstützung und zur Information:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- EDK/SBFI: Schweizerisches Dienstleistungszentrum Berufsbildung (SDBB)</li> <li>- Stellwerk-Test: für die Abklärung der Eignung für eine handwerkliche Berufslehre.</li> <li>- Das Case Management Berufsbildung CM BB richtet sich an Jugendliche und junge Erwachsene. Diese werden individuell begleitet und unterstützt bei Berufswahl und -entscheid sowie beim Einstieg in die berufliche Grundbildung oder ins Erwerbsleben. Die Verantwortung für den Vollzug liegt bei den Kantonen. Die operative Umsetzung wird vom SBFI gemeinsam mit der Schweizerischen Berufsbildungsämter-Konferenz SBBK unterstützt.</li> </ul>

### 3 Bereich Kultur und Identität

**Ausgangslage:** Im Bereich Kultur stehen zwei Anliegen im Zentrum der Forderungen von Organisationen und Vertretern und Vertreterinnen der Jenischen, Sinti und Roma: eine Verstärkung der Anerkennung dieser Minderheiten sowie eine bessere Wahrnehmung und Sichtbarkeit in der Mehrheitsgesellschaft.

Mit der Ratifizierung des Rahmenübereinkommens des Europarats zum Schutz nationaler Minderheiten 1998 hat die Schweiz die «Fahrenden» oder «gens du voyage» als nationale Minderheit anerkannt. Der Bundesrat hat 2001 im ersten «Bericht der Schweiz zur Umsetzung des Rahmenübereinkommens des Europarates zum Schutz nationaler Minderheiten» erklärt, dass unter dem Begriff «Fahrende» die Minderheit der schweizerischen Jenischen und Sinti verstanden wird und dass damit sowohl Personen dieser Minderheiten mit fahrender sowie mit sesshafter Lebensweise mitgemeint sind.

Der unspezifische Begriff «Fahrende» prägt stark den öffentlichen Diskurs – ein Begriff, unter dem sich die Jenischen und Sinti mehrheitlich nicht wiedererkennen. Demgegenüber sind die Roma als spezifische Gruppe in der Schweiz nicht als nationale Minderheit anerkannt. 2015 haben mehrere Organisationen der Jenischen, Sinti und Roma verschiedene Petitionen und Gesuche zu ihrer Anerkennung und ihrer gesellschaftlichen Wahrnehmung in der Schweiz lanciert. Dies betrifft auch die Möglichkeiten zur kulturellen Selbstdarstellung.

Dem Willen, die Spezifität der Kultur von Jenischen, Sinti und Roma der breiten Öffentlichkeit näher zu bringen, steht die Befürchtung einer Vereinnahmung, eines Verlusts von Identität gegenüber. Dies betrifft vor allem die Dokumentation mit der jenischen Sprache.

**Oberziel:** Jenische, Sinti und Roma werden aufgrund ihrer Situation und ihrer Besonderheiten in der behördlichen Praxis als Teil der schweizerischen Gesellschaft verstanden und sind vor Diskriminierungen geschützt. Das Wissen in der Mehrheitsgesellschaft über Kultur und Geschichte dieser Gruppen wird gefördert, um ihre Wahrnehmung zu verbessern. Verschiedene Möglichkeiten und Formen einer Anerkennung der Roma als Teil der schweizerischen Gesellschaft sind geprüft.

Teilziele	Aktionen zur Erreichung des Teilzieles	Bemerkungen
<b>3.1 Anerkennung</b>		
<b>Jenische und Sinti</b>	Anlässlich von verschiedenen Anlässen erfolgen öffentliche Erklärungen:	Der 4. Berichts der Schweiz zur Umsetzung des Rahmenübereinkommens zum Schutz der nationalen Minderheiten wird 2016 bei

Teilziele	Aktionen zur Erreichung des Teilzieles	Bemerkungen
<p>Es ist öffentlich in Erinnerung gerufen und präzisiert, dass die Gesamtheit der Schweizer Jenischen und Sinti, unabhängig ob sie fahrend oder sesshaft leben, in der Schweiz als nationale Minderheit anerkannt sind im Sinne des Rahmenübereinkommens zum Schutz von nationalen Minderheiten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Im Rahmen des 4. Berichts der Schweiz zur Umsetzung des Rahmenübereinkommens zum Schutz der nationalen Minderheiten: Offizielle Erklärung (und Klarstellung) der Tatsache durch den Bundesrat, dass die Schweizer Jenischen und Sinti als nationale Minderheit anerkannt sind.</li> <li>– Erinnerung an die Anerkennung der Jenischen und Sinti als nationale Minderheit durch eine offizielle Vertretung des Bundes aus Anlass des von der Gesellschaft für bedrohte Völker organisierten 30-jährigen Jubiläums der 1986 erfolgten Entschuldigung von Bundesrat Alfons Egli bei den Betroffenen für das erlittene Unrecht im Rahmen der Aktion „Kinder der Landstrasse“.</li> <li>– Erinnerung an die Anerkennung der Jenischen und Sinti als nationale Schweizer Minderheit anlässlich der Feckerchilbi im Herbst 2016 durch eine offizielle Vertretung des Bundes.</li> </ul>	<p>Kantonen, Städten, Gemeinden und betroffenen Minderheiten konsultiert. Er wird vom Bundesrat Anfang 2017 verabschiedet, begleitet von einer Pressemitteilung, und anschliessend auf der Website des EDA und des Europarates veröffentlicht.</p>
<p>Die jenische Kultur findet Eingang in die «Liste der lebendigen Traditionen der Schweiz».</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Definition der Inhalte</li> <li>– Aufbereitung der Texte und von Bildern über die jenische Kultur und / oder einzelne Traditionen.</li> </ul>	<p>Die «Liste der lebendigen Traditionen der Schweiz» ist das nationale Inventar des immateriellen Kulturerbes der Schweiz. Es wäre wünschbar, dass die Kultur der Jenischen (oder bestimmte Ausschnitte davon) in dieser Liste abgebildet wird.</p> <p>Die Hoheit über die Definition ihrer Kultur liegt bei den Jenischen. Voraussetzung für die Vorbereitung eines Eintrags ist darum, dass die Organisationen der Jenischen als Träger der Tradition gemeinsam und im Konsens die Inhalte definieren. Das Bundesamt für Kul-</p>

Teilziele	Aktionen zur Erreichung des Teilzieles	Bemerkungen
		tur BAK kann die Organisationen anschliessend bei der Aufbereitung von Texten und Bildmaterial unterstützen, sofern dies gewünscht wird.
<p><b>Roma</b>                      Verschiedene Möglichkeiten und Formen einer Anerkennung der Roma als Teil der schweizerischen Gesellschaft sind geprüft.</p>	<p>Auf Initiative der Organisationen der Roma werden die Diskussionen fortgesetzt</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– 1. in Bezug auf eine mögliche Anerkennung als nationale Minderheit im Sinne der Minderheitenkonvention des Europarats und</li> <li>– 2. in Bezug auf eine mögliche Anerkennung des Romanes als territorial nicht gebundene Minderheitensprache im Sinne der Europäischen Charta der Regional- und Minderheitensprachen.</li> </ul> <p>Ausserdem werden Diskussionen über andere Arten der Anerkennung der Roma und der Unterstützung der Kultur der Roma in der Schweiz geführt.</p>	<p><u>Verschiedene Ergebnisse konnten bereits erzielt werden:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Am 25.11.2015 hat der Bundesrat neben einem Vertreter der Jenischen und Sinti einen Vertreter der Roma -Vertreter in die Eidgenössischen Kommission gegen Rassismus (ERK) ernannt.</li> <li>- Seit 2015 sind die Schweizer Roma (Rroma Foundation) Mitglied der Schweizer Begleitgruppe der International Holocaust Remembrance Alliance IHRA</li> <li>-</li> </ul>
<p>Die Roma in der Schweiz sind in der Darstellung und Weiterentwicklung ihres Selbstverständnisses unterstützt.</p>	<p>– Vermittlung einer Übersicht über die Präsenz der Roma in der Schweiz und über ihre Teilhabe an der Schweizer Gesellschaft.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ein Bericht im Auftrag der Rroma Foundation und mitfinanziert von der FRB ist bis Ende 2017 zu erwarten.</li> </ul>
<p><b>Jenische, Sinti und Roma</b>                      Die Bundesverwaltung verwendet jeweils die spezifischen Bezeichnungen Jenische, Sinti und Roma (statt des unspezifischen Sammelbegriffs «Fahrende»).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wo möglich Streichung des Begriffs «Fahrende» aus dem Sprachgebrauch des Bundes.</li> <li>– Sensibilisierung der Behörden von Kantonen und Gemeinden) und Medien für den Verzicht auf</li> </ul>	

Teilziele	Aktionen zur Erreichung des Teilzieles	Bemerkungen
	<p>den unspezifischen Sammelbegriff «Fahrende».</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Revision der Texte auf der Webseite des BAK</li> <li>– Revision des Kulturfördergesetzes (Art. 17 KFG), Ersatz des Begriffs „Fahrende“</li> </ul>	
<p>Die <b>jenische Sprache</b> kann innerhalb der Gruppe vermittelt werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Abschluss des Sprachprojekts zur Dokumentation jenischer Sprache und Kultur.</li> <li>– Die Weiterentwicklung des bestehenden Materials im Hinblick auf ein von den Organisationen getragenes Angebots zur Weitergabe der Sprache(n) ist zu prüfen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Das Projekt «Jenische Sprache» steht kurz vor dem Abschluss, wurde aber von den Projektträgern (Sprachgruppe Radgenossenschaft) sistiert, bis unter den Betroffenen Klarheit über die weitere Verwendung besteht.</li> <li>– Die Weiterfinanzierung des Projekts durch das BAK und somit der Abschluss des Projekts kann erfolgen, wenn die Projektträger über das weitere Vorgehen entschieden haben.</li> <li>– Weitere Projekte zur Weitergabe der Sprache können von den interessierten Gruppen selber getragen werden.</li> </ul>
<p>Förderung des <b>Romanes</b>: siehe Bereich „Bildung“</p>		
<p><b>3.2 Schutz vor Diskriminierung und Antiziganismus</b></p>		
<p>Die Wahrnehmung (Image) von Jenischen, Sinti und Roma und in der Öffentlichkeit ist verbessert.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sensibilisierung von JournalistInnen in Hinblick auf die Verbesserung der Berichterstattung über Jenische, Sinti und Roma.</li> <li>– Information von Jenischen, Sinti und Roma über sich und ihre Bedürfnisse im Rahmen einer eigenen Sensibilisierungsaktion.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Selbstdarstellung obliegt den Minderheiten.</li> <li>- Die Fachstelle für Rassismusbekämpfung FRB unterstützt Projekte zur Bekämpfung aller Arten von Diskriminierung und Antiziganismus gegenüber Jenischen, Sinti und Roma in der Öffentlichkeit.</li> </ul>

Teilziele	Aktionen zur Erreichung des Teilzieles	Bemerkungen
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Überarbeitung und Vervollständigung der Informationen auf der Homepage der Stiftung («Schweizer Fahrende – Geschichte und Gegenwart»)</li> </ul>	
<p>Öffentliche Kampagnen gegen Rassismus thematisieren auch die Gruppe der Jenischen, Sinti und Roma.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Einladung an alle interessierten Akteure von Bund, Kantonen und Gemeinden sowie der Zivilgesellschaft in Zusammenarbeit mit Organisationen der Jenischen, Sinti und Roma, das Thema zu bearbeiten.</li> </ul>	
<p><b>3.3 Kultur und Kulturschaffen</b></p>		
<p>Jenischen, Sinti und Roma können ihr Kulturschaffen öffentlich sichtbar präsentieren.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Durchführung von Fecker-Chilbi, Kulturwochen, und andere Veranstaltungen.</li> <li>– Dokumentierung der Kultur von Jenischen, Roma, Sinti.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Dokumentation der Kultur und Geschichte der Jenischen und Sinti erfolgt durch die Radgenossenschaft der Landstrasse, im Rahmen der Leistungsvereinbarung zwischen der Radgenossenschaft und dem Bundesamt für Kultur BAK.</li> <li>- Die Stiftung «Zukunft Schweizer Fahrende» konstituiert einen «Kulturfonds» zur Unterstützung von Kulturprojekten von Jenischen, Sinti und Roma.</li> </ul>

## 4 Bereich Sozialwesen

**Ausgangslage:** In der Bundesverfassung beschreiben die Artikel 41 und 110 bis 117 die Sozialziele bzw. die soziale Sicherheit und die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen. Es gilt das Prinzip der Rechtsgleichheit für den Bezug von staatlichen Sozialleistungen. Trotzdem können Personen mit fahrender Lebensweise ihren berechtigten Anspruch auf Sozialleistungen zur Existenzsicherung nicht immer geltend machen.

Folgende Gründe können Jenischen, Sinti und Roma den Zugang zu staatlichen Leistungen erschweren:

- Die fahrende Lebensweise erschwert den Zugang zu Leistungen, wenn die Leistungserbringung an die Wohnsitzbestätigung geknüpft ist.
- Die zuständigen kantonalen und kommunalen Behörden haben einen gewissen Ermessensspielraum; Vorurteile gegenüber der fahrenden Lebensweise oder gegenüber den Minderheiten der Jenischen, Sinti und Roma können die Rechte der Betroffenen einschränken.
- Angehörige der Minderheiten der Jenischen, Sinti und Roma scheuen sich aus Angst vor einer Diskriminierung durch die Mehrheitsgesellschaft davor, Sozialleistungen in Anspruch zu nehmen.

**Oberziel:** Anerkennung der fahrenden Lebensweise im Sozialversicherungswesen; Information der Betroffenen über ihre Rechte und Zugang zu einer niederschweligen Beratung bzw. zu einer Rechtsberatung im Konfliktfall.

Teilziele	Aktionen zur Erreichung des Teilzieles	Bemerkungen
<b>4.1 Einwohnerkontrolle, Wohnsitz</b>		
Die Anmeldung bei jener Gemeinde, wo der jeweilige Lebensmittelpunkt der Person ist, ist möglich.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Information der Standortgemeinden mit einem Stand- oder Durchgangsort über Rechte und Pflichten von Personen mit fahrender Lebensweise.</li> <li>– Organisation eines Treffens der Standortgemeinden mit einem Stand- oder Durchgangsort zum Austausch von Informationen, Erfahrungen und Best Practice-Beispielen (siehe auch 4.2) Die SKOS berücksichtigt in ihrem Merkblatt zur Wohnsitzdefinition die Besonderheiten betreffend die fahrende Lebensweise</li> </ul>	<p>Häufig auftretende Schwierigkeiten sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Ausrichtung von Sozialhilfe obliegt dem Aufenthaltskanton, aber der Nachweis des Aufenthalts ist ohne Anmeldung kaum möglich.</li> <li>– Die Anmeldung selbst ist häufig ein Problem. Sie kann nur erfolgen, wo Plätze bestehen. Bisweilen wird die Anmeldung verweigert, da kein Mietvertrag vorgelegt werden kann.</li> <li>– Immer wieder kommt es vor, dass Schriften von den Gemeinden mit dem Vermerk angenommen werden, dass diese nicht zum Bezug von Sozialhilfe berechtigen.</li> </ul>
<b>4.2 Sozialhilfe, Arbeitslosigkeit</b>		

Teilziele	Aktionen zur Erreichung des Teilzieles	Bemerkungen
<p>Gemeinden mit Stand- und Durchgangsplätzen sind über den Spielraum informiert, der sich aus den SKOS-Richtlinien ableitet; sie sind für die besondere Situation von Personen mit fahrender Lebensweise sensibilisiert.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Organisation eines Treffens der Gemeinden mit einem Stand- oder Durchgangsort zum Austausch von Informationen, Erfahrungen und Best Practice-Beispielen (siehe auch 4.1).</li> <li>– Adäquate Information der Arbeitsämter hinsichtlich der Rücksichtnahme auf die fahrende Lebensweise von Arbeitssuchenden und Arbeitslosen.</li> </ul>	<p>Häufig auftretende Schwierigkeiten sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die tägliche Arbeitssuche beim Hausieren wird nicht als Arbeits-suchbemühung anerkannt.</li> <li>– Sozialhilfebeziehende müssen Arbeitssuchbemühungen auf dem regulären Arbeitsmarkt nachweisen.</li> <li>– Selbständig Erwerbende mit fahrender Lebensweise erhalten – je nach Kanton – während maximal eines Jahres Unterstützung als Arbeitslose. Die Unterstützungsdauer ist somit kürzer als jene von erwerbslosen Angestellten.</li> <li>– Arbeitsintegrationsprogramme sind nicht auf selbständig Erwerbende mit fahrender Lebensweise angepasst.</li> <li>– Erwerbsausfallversicherungen sind für selbständig Erwerbende mit fahrender Lebensweise unerschwinglich.</li> </ul> <p>Die SKOS hat in einem Schreiben vom 15.3.16 über Möglichkeiten und Grenzen der Richtlinien und der Rolle der Geschäftsstelle Stellung genommen. Sie bietet auf Nachfrage ihren Mitgliedern Hilfestellungen an (FAQ-Bereich).</p>
<p>Spezifische Ausgaben, die sich aus einer fahrenden Lebensweise ergeben, werden im Unterstützungsbudget der Sozialhilfe berücksichtigt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Gemeinden berücksichtigen bei der individuellen Bemessung der Sozialhilfe jene Ausgaben, die sich aus einer fahrenden Lebensweise ergeben.</li> </ul>	<p>Häufig auftretende Schwierigkeiten sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Kosten für die Miete des Winterquartiers während der Reise werden nicht berücksichtigt.</li> <li>– Die Leasingraten für Wohnwagen werden nicht als Wohnauslagen anerkannt.</li> <li>– Versicherungen und Abgaben für Gefährte können bei der Sozialhilfe nicht als Wohnaufwand bzw. Erwerbsauslagen geltend gemacht werden.</li> <li>– Die Heiz- und Nebenkostenpauschale von Ergänzungsleistungen deckt den Aufwand nicht, der im Wohnwagen höher ausfällt.</li> </ul>

Teilziele	Aktionen zur Erreichung des Teilzieles	Bemerkungen
		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Der Besitz eines Autos kann für die Ausrichtung von Sozialhilfe in einigen Kantonen Kürzungen des Grundbedarfs zur Folge haben.</li> </ul>
<b>4.3 Rechtsschutz</b>		
<p>Angehörige der betroffenen Minderheiten haben Zugang zu einer niederschweligen Beratung bzw. einer Rechtsberatung im Konfliktfall.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Information der Betroffenen über bestehende Beratungs- und Unterstützungsangebote im Falle von Diskriminierung aufgrund fahrender Lebensweise oder ethnischer Zugehörigkeit.</li> <li>– Bereitstellung eines niederschweligen Angebots für Jenische, Sinti und Roma.</li> <li>– Durchführung von Prozessen im Falle von Diskriminierung aufgrund fahrender Lebensweise oder ethnischer Zugehörigkeit.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Es besteht bereits heute ein breites Angebot zur Beratung und rechtlichen Unterstützung und Begleitung bei Diskriminierungen im Alltag. Solche Angebote müssen besser bekannt gemacht werden.</li> <li>– Die Organisationen der Minderheiten können – ggf. mit staatlicher Unterstützung – eine niederschwellige Erstberatung gewährleisten. In komplexeren Fragen kann die Stiftung «Zukunft Schweizer Fahrende» die Rechtshilfe übernehmen.</li> <li>– Präzedenzfälle könnten dazu führen, dass Ansprüche auf staatliche Leistungen in verschiedenen Lebensbereichen (Plätze, Sozialhilfe, Renten, etc.) besser durchgesetzt werden können.</li> <li>– Beratungsstellen werden Weiterbildungen für die spezifischen Problematiken angeboten. Entsprechende Projekte können bei der FRB zur finanziellen Unterstützung eingereicht werden.</li> </ul>

## **Anhang 1: Vorläufige Spezifikation von Standards für Stand- und Durchgangsplätze**

---

### **Standplätze**

Langjährig bestehende wie auch „provisorische“, nicht über Jahre hinaus gesicherte Standplätze sollen folgendermassen eingerichtet sein:

- Standplätze sollen 7-25 Stellplätze zur Verfügung stellen.
- Die Gesamtgrösse sollte 8'000 bis 12'000 m<sup>2</sup> betragen.
- Ausstattung: geteerte Böden, Trinkwasser, Abwasserentsorgung, Elektrizität, Kabelfernsehen, Beleuchtung, Feuerstelle, nicht zu enge Aufstellung der Wagen (Feuerschutz), Arbeitsbereich mit entsprechenden Schutz- und Entsorgungsmöglichkeiten.
- Abfallcontainer ausserhalb des abgezaunten Platzes.
- Sicherheit/Lebensqualität: Die Standorte sind für einen ganzjährigen Aufenthalt gedacht. Immissionen von Lärm, Strahlung (Hochspannungsleitungen), Umweltfaktoren, Kinderfreundlichkeit, Nachbarschaft sind dabei zu berücksichtigen.
- Weiteres: Die NutzerInnen deponieren ihre Papiere auf der Gemeinde, die Kinder besuchen die Schulen des Ortes.
- Kosten für die Benutzer: 200-300 Franken pro Stellplatz monatlich. Das ergibt Einnahmen von 4'000 bis 5'000 Franken. Zusätzliche Einnahmen ergeben sich aus Wasser- und Abwasser- sowie Abfallgebühren.

### **Durchgangsplätze**

Durchgangsplätze sollten ganzjährig zur Verfügung stehen.

- Pro Platz sollen mindestens 10 Stellplätze zur Verfügung stehen, bei dieser Grösse wären 2'000 bis 3'000 m<sup>2</sup> eine angemessene Gesamtgrösse. Ein Stellplatz bietet mindestens Platz für einen Wohnwagen, ein Zugfahrzeug sowie einen Anhänger oder einen Kinderwohnwagen.
- Minimale Ausstattung: Wasser, Elektrizität, Mobile Toiletten.
- Sicherheit/Lebensqualität: Die Sicherheit von spielenden Kindern muss gewährleistet sein. Der Platz soll auch das Arbeiten ermöglichen.
- Abfallkosten sollten in der Platzmiete enthalten sein.
- Die Plätze sollten auch Kiespartien enthalten, damit Feuer gemacht werden können.

Weitere Informationen zu den Anforderungen an Plätzen finden sich im Standbericht 2016 sowie bei der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende und der Radgenossenschaft.

## **Anhang 2: Beispiele für Merkblätter zum Spontanhalt**

---

Zürich:

<http://www.zbv.ch/Portals/0/Aktuelles/home/Fahrende%20Standpl%C3%A4tze%20August%202015.pdf> / <http://www.zbv.ch/Beratung/Agrarrechtund-Rechtsfragen.aspx>

Aargau:

<http://bvaargau.ch/blog/fahrende-was-ist-zu-beachten/> / [http://bvaargau.ch/sites/default/files/download/merkblatt\\_2016.pdf](http://bvaargau.ch/sites/default/files/download/merkblatt_2016.pdf)  
[https://www.ag.ch/de/bvu/raumentwicklung/projekte\\_4/fahrende/halteplaetze/spontanhalte/spontanhalte\\_1.jsp](https://www.ag.ch/de/bvu/raumentwicklung/projekte_4/fahrende/halteplaetze/spontanhalte/spontanhalte_1.jsp)

Thurgau:

<http://www.vtgl.ch/documents/Shortlinks/merkblatt-fahrende-und-mietvertrag.pdf>

Bern:

<http://www.bernerbauern.ch/de-ch/Leistungen/Interessenvertretung/Aktuelle-Themen/fahrende-unterwegs-was-tun-bei-unbewilligter-belegung-von-landwirtschaftsland>