

Mehr Plätze für Fahrende

Im Herbst erhält der Bundesrat einen Aktionsplan. Damit soll die Platznot bekämpft werden. Doch es gibt Kritik.

VON ANNIKA BANGERTER

Der Platzmangel für die Fahrenden ist notorisch. Nun zeichnet sich aber eine Entschärfung ab. Seit Monaten sucht eine Task-Force mit Vertretern von jensischen Organisationen, NGOs, Gemeinden, Städten, Kantonen und Bund nach gemeinsamen Lösungen. Im Herbst soll deren Aktionsplan dem Bundesrat unterbreitet werden.

Obwohl das Bundesgericht den Fahrenden bereits 2003 angemessene Halteplätze zusprach, passierte bislang wenig. Jetzt zeigt sich Daniel Huber, Präsident der Radgenossenschaft, vorsichtig optimistisch: «Der Aktionsplan will die Anzahl der Plätze deutlich erhöhen. Zum ersten Mal legt der Bund fest, wie die Fahrenden in der Zonenplanung berücksichtigt werden müssen», sagt er. Eine Aufstockung sei dringend nötig; die Situation drohe zu eskalieren. Wie Huber sagt, leben zwischen 3000 und 5000 Schweizer Jenische fahrend. Das seien aber nur zehn Prozent der Volksgruppe. Die anderen sind sesshaft.

Der Bund will sich zu den Inhalten des Aktionsplans noch nicht äussern. Wie Recherchen zeigen, könnte die Anzahl

Plätze aber mehr als verdoppelt werden. Bereits 2010 hatte die Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende einen Bedarf von 40 Stand- und 80 Durchgangsplätzen ermittelt. Wie Geschäftsleiter Urs Glaus sagt, hat sich daran nichts geändert: «Diese Zielgrösse entspricht der gemeinsamen Politik mit dem Bund. Andere Zahlen im Aktionsplan festzuhalten, würde keinen Sinn ergeben», sagt Glaus.

Gegenwärtig beschäftigt sich nicht nur der Bund mit der anerkannten Minderheit. Diese Woche gab der Kanton Bern bekannt, dass er drei neue Plätze für Schweizer Fahrende eröffnen will. Ein weiterer Platz ist für ausländische Gruppen geplant. Damit prescht der Kanton mit Ideen vor, die anderorts durch Einsprachen oder Widerstand blockiert sind. Jüngstes Beispiel war St. Gallen: Dort schmetterten die Stimmbürger das Begehren an der Urne ab.

Viele Plätze sind ungenügend

Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende sind nach wie vor Mangelware. Das zeigt eine bislang unveröffentlichte Studie der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende. Der «Schweiz am Sonntag» liegen die neusten Zahlen vor: Ins-



Weil es zu wenig Plätze gibt, werden immer mehr Jenische sesshaft.

Keystone

«Die Situation droht zu eskalieren.»

DANIEL HUBER
PRÄSIDENT DER RADGENOSSENSCHAFT

gesamt zählt die Stiftung 15 Stand- und 31 Durchgangsplätze. Gegenüber dem früheren Bericht aus dem Jahr 2011 sind die Zahlen deutlich gesunken. Damals wies die Stiftung 14 Stand- und 43 Durchgangsplätze aus. Wie Urs Glaus sagt, enthalte die Liste erstmals «ausschliesslich benutzbare Plätze». In den älteren Studien waren auch ungenügende Plätze aufgeführt: «Das ist der Fall, wenn Plätze nicht über Elektrizität und fliessendes Wasser verfügen. Oder wenn die Öffnungszeiten kurz sind, die Miete zu hoch und der Platz nur über Feld- und Waldwege erreichbar ist. Solche Anfahrtswege sind mit Wohnwagen nur schwer befahrbar», sagt Glaus.

An das Vorhaben des Bundes glauben jedoch nicht alle Gruppen von Schweizer Fahrenden. Insbesondere die Bewegung für Schweizer Reisende ist höchst skeptisch, wie Vereinspräsident Mike Gerzner sagt: «Neue Plätze wie beispielsweise in Luzern gab es erst, nachdem wir dafür demonstrierten. Wer bloss redet, schafft das nicht», sagt Gerzner. Die Bewegung stieg aus der Task-Force des Bundes aus. Vom Aktionsplan hält sie auch heute nichts: zu langsam, zu bürokratisch, zu bevormundend. Zudem ver-

langt die Bewegung Plätze, die ausschliesslich Schweizer Fahrenden zur Verfügung stehen. «Wir haben es satt, dass ausländische Gruppen unseren Ruf ruinieren, indem sie randalieren und Plätze verschmutzen», sagt Gerzner.

Auch Roma fordern Anerkennung

Neben den räumlichen Fragen tagte eine zweite Arbeitsgruppe zu Themen der Bildung und Kultur. Darin kristallisierte sich als wichtigste Forderung die umfassende Anerkennung der Jenischen, Sinti und Roma heraus. Als «Fahrende» seien sie zwar als Minderheit anerkannt, über diese Fremdzuschreibung definierten sie sich aber nicht, sagt Venanz Nobel, Präsident des jensischen Vereins Schäft Quant: «Der Begriff ist wie ein Suppentopf, in dem völlig unterschiedliche Kulturen vermengt werden», sagt er. Die Forderung unterstützt auch die in der Task-Force vertretene NGO Gesellschaft für bedrohte Völker. Deren Kampagnenleiterin Angela Mattli bezeichnet den künftigen Aktionsplan als «grossen Schritt»: «Zum ersten Mal liegt ein verbindliches Dokument vor, in dem Inhalte priorisiert und die Aufgaben des Bundes geklärt sind. So weit war man noch nie.»

SP-Vertreter wollen Flankierende auf Kerninhalt stützen

SP-Nationalrat Steiert fordert ein Umdenken: Vertrauen schaffen statt Pflasterlipolitik via Flankierende.

VON OTHMAR VON MATT

Sie sind das innenpolitische Pièce de Résistance, wenn es um die Umsetzung der Zuwanderungs-Initiative geht: die flankierenden Massnahmen. SP und Gewerkschaften waren bisher nur bereit, Öffnungsschritte für den Arbeitsmarkt über die Bilateralen vorbehaltlos zu unterstützen, wenn die Bürgerlichen ihnen dafür bei den flankierenden Massnahmen entgegenkamen. Seit 2013 ist die Situation aber blockiert. Die Arbeitgeber weigern sich, Zugeständnisse zu machen. Die Wirtschaftsverbände peilen deshalb einen bürgerlichen Schulterschluss an für die Umsetzung der Initiative – mit der SVP.

Bei der SP kommt nun Bewegung ins Dossier «Flankierende». Das Ringen um den Kroatien-Deal im Parlament, der in der SP-Fraktion heftige emotionale Debatten auslöste, führte zu einem Umdenken wichtiger Sozialdemokraten. «26 Jahre, nachdem wir es geschafft haben, müssen wir das Konzept der «flankierende Massnahmen» überdenken», sagt SP-Nationalrat Jean François Steiert. «Wir müssen die flankierenden Massnahmen wieder auf ihren ursprünglichen Kern reduzieren: auf Massnahmen gegen Lohndumping und Schwarzarbeit.»

Seine Überlegungen hat er abgesprochen mit Gewerkschafts-Vertretern und Europa-Politikern der Partei. Heute bezeichnet Steiert das Konzept der Flankierenden als «Pflasterlipolitik»: «Wenn man etwas flankieren muss, bedeutet das: Es gibt Probleme. Diese muss man heilen. Dafür braucht es Pflaster.» Doch in den letzten Jahren habe es immer mehr Pflaster gebraucht: für Probleme im Wohnungsbau, im Mietbereich, im Sozialbereich. «Diese Pflasterlipolitik hatte zur Folge, dass Europa zunehmend zur Ursache allen Übels wurde. Doch das ist fundamental falsch.»

Steiert stellt den Kern der flankierenden Massnahmen zwar nicht infrage. Doch er betont, wichtiger als Pflasterlipolitik sei es nun, wieder Vertrauen in die Politik zu schaffen. Mit dem Ja zur Zuwanderungs-Initiative vom 9. Februar 2014 habe sich «ein tiefes Misstrauen der Bevölkerung» gezeigt. «Sie glaubt in zentralen Dossiers nicht mehr an die Fähigkeit der politischen und wirt-

schaftlichen Spitze, das Land im Gleichgewicht halten und den Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung tragen zu können.» Es zeige sich in Fragen wie AHV, Steuern, Gesundheit und Europa ein Konflikt zwischen unteren und oberen Gesellschaftsschichten. «Dieser zieht sich quer durch alle Parteien», analysiert Steiert. Heute heisse die zentrale Währung «Vertrauen». «Wir müssen uns fragen, wie wir wieder Vertrauen in Regierung, Parlament und Wirtschaftsspitze generieren können», sagt er. «Das Vertrauen, dass sie alles für das Wohl der Bevölkerung tun, das in ihrer Macht steht.»

Wendepunkt Durchsetzungs-Initiative

Die Wirtschaft habe in den letzten Jahrzehnten untätig zugeschaut, wenn es um Fragen der Schweizer Identität wie Ausländer-, Asyl- und Aussenpolitik gegangen sei. Einen Wendepunkt habe es aber mit der Durchsetzungs-Initiative gegeben. «Erstmals traten bestimmte Wirtschaftskreise wie die Pharma-Industrie offensiv gegen die Initiative an mit dem Argument, der Standortfaktor Vertrauen verschlechtere sich.»

Das Rezept für Vertrauen sieht Steiert in grösseren Allianzen bei zentralen Fragen. «Wir müssen wieder breite Mehrheiten suchen für mehrheitsfähige Lösungen. Das schafft Vertrauen für aussenpolitische Schritte, die wichtig sind für die Entwicklung des Landes.» 50:50-Prozent-Patt-Situationen hingegen sorgten für Misstrauen. «Schulterschlüsse, die ausschliessen, sind der falsche Weg», sagt Steiert. «Einen solch ausschliessenden Schulterschluss strebt die Wirtschaft bei der Umsetzung der Zuwanderungs-Initiative an.» Die Schweiz müsse sich zurückbesinnen auf das System der variablen Allianzen. Steiert: «Wer feste Fronten schaffen will, blockiert das Land. Und jedes polarisierte Land steht bei der langfristigen Entwicklung des Wohlstands schlechter da als ein konsensorientiertes Land.»

Die flankierenden Massnahmen sollen punktuell weiterhin eine Rolle spielen – wenn es um Schwarzarbeit oder Lohndumping geht. Wie in der Pflege. «Dort bieten deutsche Firmen Pfleger aus dem Ostblock an, die für 50 Euro 24 Stunden anwesend sind», sagt er. «Das ist nicht tolerierbar.»



Umstrittenes Plakat für Diätmittel in London: Solche Sujets sollen auch im Schweizer öV verboten werden.

HO

«Body Shaming:» SBB sollen auf sexistische Werbung verzichten

Londons Bürgermeister verbannt sexistische Plakate aus Bus und U-Bahn. Politik und Frauenorganisationen fordern dasselbe von Schweizer öV-Betrieben.

VON CHRISTOPH BERNET

Statt neuer Kunden für ihre Diät-Produkte handelte sich die Firma «Protein World» Proteste aus der ganzen Welt ein. «Are you beach body ready?» - Ist Ihr Körper bereit für den Strand? - fragte die Firma auf riesigen Plakaten in Londoner U-Bahn-Stationen. Ein gephotetes Model blickte lasziv auf die Betrachter herab. Diese Werbemethode wird als «Body Shaming» bezeichnet. Und sie missfällt Londons neu gewähltem Bürgermeister Sadiq Khan. Fahrgäste sollen sich nicht genötigt fühlen, unrealistischen Erwartungen an ihren Körper entsprechen zu müssen, Khan geht nun gegen solche Plakate vor. Er erliess diese Woche ein Verbot von sexistischer Werbung für sämtliche Fahrzeuge und Haltestellen der städtischen Verkehrsbetriebe.

Die Aargauer SP-Nationalrätin Yvonne Feri findet den Londoner Entscheid «wegweisend» und sieht auch hierzulande Handlungsbedarf. Bisher blieben ihre Versuche, das Thema auch in der Schweiz aufs Ta-

pet zu bringen, weitgehend erfolglos: «Es fehlt mehrheitlich der Wille, der Problematik mit ausreichender Sensibilität zu begegnen», so Feri. Dabei belegten wissenschaftliche Studien, dass sexistische Werbung, die mit Stereotypen arbeite, einen schädlichen Einfluss auf die körperliche und psychische Gesundheit habe.

Fehlende Sensibilität

Feri prüft jetzt einen Vorstoss im Parlament: «Der Bundesrat soll aufzeigen, wo es Möglichkeiten gibt, sexistische Werbung im öV einzuschränken oder zu verbieten. Natalie Trummer, Geschäftsleiterin der NGO «Terre des Femmes», die sich in Gleichstellungsfragen engagiert, unterstützt Feris Vorstoss: «Die SBB und andere Verkehrsunternehmen sollen dafür sorgen, dass sexistische Werbung aus den Zügen und Bahnhöfen verschwindet.»

Schweizer öV-Unternehmen bewerten das «Beach Body»-Plakat unterschiedlich. Bei Bernmobil würde das Sujet voraussichtlich abgelehnt werden, sagt Sprecher Rolf Meyer.

In der Stadt Zürich würde man es laut VBZ-Sprecher Andreas Uhl nicht einfach durchwinken, sondern das Gespräch mit dem Auftraggeber suchen.

Bei den SBB verweist man auf die Richtlinien für Werbekunden. Diese verbieten Inhalte, welche die Fahrgäste verletzen könnten. Zur Forderung Feris sagt SBB-Mediensprecher Olivier Dischoe: «Die SBB wenden bei Werbung in Zügen und an Bahnhöfen nicht andere gesellschaftliche Normen an, als sie sonst im öffentlichen Raum gelten.» Aus Sicht der Vermarktungsfirma APG-SGA, welche die Plakatflächen der SBB in Bahnhöfen vermietet, verletzt das «Beach Body»-Plakat keine Richtlinien. Das Thema «Body Shaming» sei bisher nicht diskutiert worden.

Dafür hat Anja Derungs von der Stadtzürcher Fachstelle für Gleichstellung kein Verständnis. Bahnhöfe und Züge zählten zum öffentlichen Raum, wo besondere Sensibilität gefragt sei: «Hier müssen die SBB ihre soziale Verantwortung wahrnehmen.»