

Vorentwurf des Berichts des Bundesrates über die Situation der Fahrenden in der Schweiz
Teil I: Das Übereinkommen Nr. 169 der Internationalen Arbeitsorganisation über eingeborene und in Stämmen lebende Völker : Auswirkungen einer allfälligen Ratifizierung.
Anhang: Tabellarische Übersicht über die Resultate der Vernehmlassung bei Kantonen und interessierten Kreisen

Frage 412: Konsultation und Partizipation

Frage: Laut Vorentwurf des Berichts gibt es kein spezifisches Konsultationssystem für die Fahrenden in der Schweiz. Können Sie diese Situation, insbesondere was den Bereich Raumplanung anbelangt, bestätigen, und erachten Sie es als notwendig, ein solches Konsultationssystem einzurichten?

Teilnehmende	OK mit Schlussfolgerungen	Zu ergreifende Massnahmen
KANTONE		
AR	Entsprechende rechtliche Grundlagen bestehen; sie erlauben es den Schweizer Fahrenden, sich am politischen Entscheidungsprozess zu beteiligen und den ausländischen Fahrenden, ihre grundlegenden Rechte einzufordern.	
AG	Die bestehenden Mechanismen stellen eine Beteiligung der Schweizer Fahrenden am politischen Entscheidungsprozess sicher. Eine Ratifizierung des Ü 169 würde keinerlei rechtliche Anpassungen erfordern.	Es wäre sinnvoll, die Zusammenarbeit mit den Vertretern der Fahrenden zu verstärken.
BL	Kein spezifischer Konsultationsmechanismus für die Fahrenden; ein solcher ist jedoch auch nicht erforderlich, da in der Praxis und im Bereich RPG die Vertretungsorgane der Fahrenden konsultiert werden.	
BE	Die Fahrenden werden bei RPG-relevanten Änderungen wie alle anderen Bürger konsultiert, sofern sie in einer Gemeinde angemeldet sind. Die Schaffung eines spezifischen Mechanismus ist nicht erforderlich.	
FR	Kein spezifischer Mechanismus für die Fahrenden. Sie können sich wie alle anderen Bürger an den RPG-Verfahren beteiligen.	OK für eine systematische Einbeziehung der Radgenossenschaft bei Konsultationsverfahren auf Kantons- und Gemeindeebene.
GE	Keine spezifischen Mechanismen; die Fahrenden werden wie alle anderen Bürger konsultiert. Konkret wurden die Fahrenden zum Standort Molard in Versoix konsultiert.	
GR	Die bestehenden Mechanismen erlauben es den Schweizer Fahrenden, sich am politischen Entscheidungsprozess zu beteiligen.	
JU	Ausreichende Mechanismen bestehen.	Erforderlich ist eine bessere kollektive Organisation der Fahrenden. Die Subventionierung der Stiftung ZSF und der Radgenossenschaft durch den Bund ist weiterzuführen und unabhängig von einer allfälligen Ratifizierung des Ü 169 zu verstärken.
LU	Keine spezifischen Mechanismen erforderlich; die bestehenden Strukturen reichen aus.	
NW		Würde sich der Schaffung eines spezifischen Verfahrens nicht widersetzen.
OW	Eine Anhörung der Fahrenden in Verfahren auf Kantons- oder Gemeindeebene ist nur unter der Voraussetzung möglich, dass sie sich als	

	"Ansprechpartner" organisieren.	
SG	Kein spezifischer Mechanismus; ein solcher ist jedoch auch nicht erforderlich, da in der Praxis die Stiftung ZSF und die Radgenossenschaft zu sie betreffenden Fragen konsultiert werden	
SH	Kein spezifischer Mechanismus, jedoch die Möglichkeit (Art. 36 Verfassung), sich wie alle anderen Bürger zu beteiligen; dies gilt ebenfalls für den Bereich RPG. Daher kein Handlungsbedarf.	
SO	Gleiche Stellungnahme wie die Stiftung ZSF.	
SZ	Kein spezifischer Mechanismus; ein solcher könnte gegebenenfalls auf Bundesebene geschaffen werden. Dies wird jedoch nicht als sinnvoll erachtet, da die insbesondere im Bereich RPG bestehenden Regelungen, die es jedem Bürger erlauben, sich zu beteiligen, ausreichend sind.	
TI	Kein spezifischer Mechanismus; Anhörung ist wie für alle anderen Bürger möglich; es wäre schwierig, eine Konsultation ausländischer Fahrender zu garantieren.	Eine systematische Konsultation der Stiftung ZSF und der Radgenossenschaft könnte ins Auge gefasst werden.
TG		Konsultationen werden zwar heute schon durchgeführt, sie sind jedoch nicht institutionalisiert. Eine Institutionalisierung wäre zu begrüßen.
UR	Eine Konsultation der Fahrenden ist nur in Bereichen angezeigt, die sie direkt betreffen, z.B. bei der Schaffung von Standplätzen.	
VS	1996 wurde zur Lösung anstehender Probleme eine Arbeitsgruppe "Fahrende" geschaffen, die mit den Fahrenden mehrmals in Kontakt getreten ist. Vertreter der Fahrenden wurden ernannt; sie haben 1998 bei der Schaffung des Standorts bei Martigny eine wichtige Rolle gespielt.	Kein spezifisches System, jedoch sind die normalen Mechanismen vorhanden, die allen Bürgern zugänglich sind. Es ist wichtig, dass die Fahrenden gut organisiert sind; entsprechend wichtig ist es auch, dass der Bund die Stiftung ZSF und die Radgenossenschaft unterstützt.
VD	Kein spezifisches System, jedoch sind die normalen Mechanismen vorhanden, die allen Bürgern zugänglich sind.	Es ist wichtig, dass die Fahrenden gut organisiert sind; entsprechend wichtig ist es auch, dass der Bund die Stiftung ZSF und die Radgenossenschaft unterstützt.
ZH	Die interessierten und jeweils betroffenen Kreise können in ein Konsultationsverfahren einbezogen werden. Ein spezifischer Mechanismus für Fahrende besteht nicht; konkret sind kaum Reaktionen zu verzeichnen.	
POLITISCHE PARTEIEN		
FDP	Ein spezifischer Mechanismus ist nicht notwendig; die direkte Demokratie reicht für die Schweizer Bürger aus. Auch eine Ratifizierung begründet keine Notwendigkeit; die anders lautenden Schlussfolgerungen des Berichts sind daher falsch und widersprechen der Argumentation des Berichtstexts.	Die Fahrenden sind durch die Stiftung ZSF und die Radgenossenschaft zu vertreten.
SP		Ein Konsultationssystem, das die Bedürfnisse der Fahrenden berücksichtigt, ist zu begrüßen, doch müssen auch die bestehenden Mechanismen beachtet werden. In jedem Fall ist sicherzustellen, dass die Schweizer Fahrenden in Fragen, die sie direkt betreffen, konsultiert werden. Dies könnte über die Stiftung ZSF geschehen.
SPITZENVERBÄNDE		

DER WIRTSCHAFT UND BERUFSVERBÄNDE		
FER	Erinnert an die den Schweizern garantierten bürgerlichen Rechte und an die Rolle der Stiftung ZSF als Dialogforum. Im betreffenden Bereich besteht daher kein Handlungsbedarf.	
WEITERE ORGANISATIONEN		
Schweizerischer Gemeindeverband	Die bestehenden Mechanismen sind für die Schweizer Fahrenden ausreichend.	Die Fahrenden müssen gut organisiert sein, um ihre Interessen vertreten zu können. Dies impliziert, wie es heute der Fall ist, eine Unterstützung der Stiftung ZSF und der Radgenossenschaft.
SSV	Es ist wichtig, den Dialog zwischen Fahrenden, Sesshaften und anderen Beteiligten sicherzustellen; ein neuer Mechanismus drängt sich jedoch nicht auf.	Die Unterstützung für die Stiftung ZSF und die Radgenossenschaft muss verstärkt werden, um eine wirksame Konsultation sicherzustellen.
VLP	Ein spezifischer Konsultationsmechanismus für Fahrende und das RPG ist nicht bekannt; die bestehenden Mechanismen reichen jedoch aus.	Die Fahrenden sollten besser organisiert sein, um ihre Konsultation und die Vertretung ihrer Interessen zu erleichtern.
EKR	.	Ein Konsultationssystem für schweizerische und ausländische Fahrende im Bereich RPG ist erforderlich. Die Kantone und Gemeinden sollten verpflichtet sein, ein solches System zu schaffen; sie sollten dabei vom Bund unterstützt werden.
Stiftung ZSF	Ein neuer Mechanismus ist nicht erforderlich; die heute in der Schweiz bestehenden Strukturen reichen aus. Teil II des Berichts schliesst zu Unrecht, dass ein spezifischer Konsultationsmechanismus geschaffen werden sollte. In Teil I ist ein solcher nicht vorgesehen.	Die die Fahrenden vertretenden Vereinigungen sollten stärker unterstützt werden, um ihnen die Mittel zu verleihen, ihren Aufgaben wirklich gerecht zu werden.
Radgenossenschaft der Landstrasse		In der Schweiz besteht keine rechtliche Regelung, die im betroffenen Bereich die Lebensweise der Fahrenden sowie ihre Organisationsform berücksichtigt. Von den Fahrenden wird eine Organisation zur Vertretung ihrer Interessen erwartet, über die die Sesshaften selbst nicht verfügen. Die Fahrenden müssen in ihrer Eigenart anerkannt werden.
Action Sinti et Jenisch Suisses		Die Anforderungen und Bedingungen für eine wirksame Beteiligung müssen in einem Bundesgesetz über die Anerkennung und den Schutz der Fahrenden-Minderheit durch spezifische Bestimmungen geregelt werden. Nichtbeteiligung muss Gegenstand einer Anfechtung oder Beschwerde sein können, damit ein Beschluss als ungültig erkannt werden kann. Information allein reicht nicht aus, das Recht auf Beteiligung muss sichergestellt werden. Die Schweiz ist verpflichtet, eine solche Beteiligung auf der Grundlage von Art. 15 des Rahmenabkommens des Europarats über den Schutz nationaler Minderheiten zu organisieren. Dies gilt insbesondere für das RPG, das die Fahrenden direkt betrifft.
Gesellschaft für bedrohte Völker	Rechtliche Anpassungen sind nicht erforderlich; demokratische Konsultationsmechanismen bestehen bereits.	Es besteht Handlungsbedarf in sensiblen Bereichen, insbesondere RPG, um sicherzustellen, dass die Fahrenden wirklich konsultiert und von ihren jeweiligen Vereinigungen vertreten werden.
Verein Schinagel		Es ist wichtig, eine wirksame Konsultation sicherzustellen; die

		Radgenossenschaft der Landstrasse ist jedoch nicht mehr repräsentativ für die gesamte Fahrendengemeinschaft. Diese Art der Vertretung der Fahrenden muss neu überdacht werden. Die vorliegende Vernehmlassung stellt in diesem Sinn eine gute Grundlage dar. Es sollte eine "Jenischen-Session" einberufen werden, um es allen Interessierten zu erlauben, ihre Ansichten zu vertreten. Eine solche Session könnte im Bundeshaus stattfinden und sich mit verschiedenen Themen befassen: Ratifizierung Ü 169, Standplätze, departementsübergreifendes Forum, Schule, Kultur, usw. Die Frage nach den Opfern der "Aktion Kinder der Landstrasse" und nach Wiedergutmachung für diese könnte dabei ebenfalls angegangen werden. Das Grundproblem sind Vorurteile und Nichtanerkennung. Ein symbolischer 27. Kanton für die Jenischen und Fahrenden könnte geschaffen werden.
Büro von Indigenen und Nomaden		Ein Konsultationsmechanismus ist im Bereich RPG notwendig, in dem die Fahrenden ihre Bedürfnisse selbst am besten kennen. Eine gewisse gesellschaftliche Autonomie würde ihre Unabhängigkeit fördern und gleichzeitig Kosten sparen. Die Stiftung ZSF repräsentiert nicht alle Fahrenden; andere Gruppen und Strukturen müssen ebenfalls berücksichtigt werden.
Schäft qwant		Die Beteiligung sämtlicher Betroffenen, und nicht nur der grossen Fahrenden-Organisationen, muss sichergestellt werden. So wurde Schäft qwant beispielsweise nicht konsultiert. Wichtig ist, dass alle repräsentativen Organe der verschiedenen Gemeinschaften (Jenische, aber auch Roma, usw.) angehört werden. Zudem müssen Informationen so kommuniziert werden, dass sie für alle zugänglich sind. Auf Grund ihrer nomadischen Lebensweise ist es den Fahrenden nicht möglich, aktiv am demokratischen Entscheidungsprozess teilzunehmen und innerhalb von Institutionen angehört und vertreten zu werden. Es wurde die Idee vorgebracht, einen Kanton der Scharotl-Fahrenden zu gründen, da hier 35'000 Jenische leben, die von keinem National- oder Ständerat vertreten werden. Eine solche Neuerung würde es auch erlauben, die Praktiken und Gesetze der Jenischen bis zu einem gewissen Grad zu kodifizieren, die bislang nur innerhalb der Familien weitergegeben werden.
MERS Menschenrechte Schweiz		Es muss untersucht werden, welche Bereiche auf eidgenössischer und kantonaler Ebene sowie welche Organe (Kommissionen, usw.) die Fahrenden betreffen, und wie deren Beteiligung konkret verwirklicht werden kann. Zudem muss sichergestellt werden, dass die Stellungnahmen ihrer Organisationen auch wirklich berücksichtigt werden. Für kleine NGOs und andere Vereinigungen ist es manchmal schwierig, ihre Rechte wirksam einzufordern. Dies steht jedoch einer Ratifizierung nicht im Wege.
Frau Joëlle Sambuc Bloise		Die Schaffung eines Konsultationsmechanismus ist für Minderheiten von entscheidender Bedeutung (Art. 15 des Rahmenabkommens des Europarates über den Schutz nationaler Minderheiten). Die Fahrenden werden als Einzelpersonen konsultiert, und ihre repräsentativen

		Organisationen werden nicht systematisch angehört. Die Beteiligung der Fahrenden muss formeller, effizienter und systematischer gestaltet werden: die Fahrenden-Vereinigungen sollten in allen Fragen konsultiert werden, die die Schaffung oder Schliessung von Stand- oder Durchgangsplätzen betreffen. Das bereits Vorhandene sollte analysiert, und gegebenenfalls sollten spezifische Mechanismen geschaffen werden, die die nomadische Lebensweise dieser Gemeinschaft berücksichtigen.
--	--	---

Frage 413: Rechtsschutz

Frage. Um die spezifischen Forderungen des Ü 169 zu erfüllen, müssten die Fahrenden "die Möglichkeit haben, entweder individuell oder durch ihre Vertretungsorgane ein Gerichtsverfahren einzuleiten". Ist es in Ihrem Kanton möglich, über die Vertretungsorgane ein Gerichtsverfahren einzuleiten?

Teilnehmende	OK, in bestimmten Bereichen	Bemerkungen
KANTONE		
AR	Keine Möglichkeit der Vertretung im zivil- und strafrechtlichen Bereich; im administrativen Bereich bestehen gewisse Möglichkeiten.	
AG	Für eine Vereinigung wäre es nicht einfach, in Aarau vor Gericht Klage zu erheben, das genannte Übereinkommen verlangt eine solche Möglichkeit jedoch auch nicht ausdrücklich.	
BL	Verweis auf das kantonale Gesetz für Verwaltungsverfahren. Ja, was das Verwaltungs- und Verfassungsrecht anbelangt, sofern die entsprechenden Bedingungen erfüllt sind.	
BE	Ja im Falle gesetzlich anerkannter Vertretungsorgane und ausschliesslich für Verwaltungsverfahren Die Fahrenden sind häufig nicht organisiert und verfügen daher im Bereich RPG über keine Handlungsmöglichkeit.	
FR	Straf- und zivilrechtliche Sammelklagen sind nicht möglich. Dasselbe gilt im verwaltungsrechtlichen Bereich mit Ausnahme bestimmter Teilbereiche und unter bestimmten Bedingungen.	
GE	Keinerlei Handlungsmöglichkeiten für Fahrenden-Organisationen.	
GR	Ja im verwaltungsrechtlichen Bereich für bestimmte Verfahren. Nein auf zivil- bzw. strafrechtlicher Ebene.	Das Ü 169 verlangt nicht ausschliesslich dies, sondern vielmehr, dass den Fahrenden und ihren Vertretungsorgane Handlungsmöglichkeiten geboten werden.
JU		So wie das Ü 169 formuliert ist, ergibt sich kein Problem, da auch eine Alternativlösung vorgesehen ist.
LU	Grundsätzlich ist es weder auf zivil- noch auf strafrechtlicher Ebene möglich, sich durch eine Vereinigung vertreten zu lassen.	
NW	Herkömmliche Vertretungsregelungen im Rahmen des kantonalen Verfahrens.	
OW	Kantonales Verfahren analog dem eidgenössischen, was gerichtliche Klagen durch Vertreter von Organisationen anbelangt, d.h. unter bestimmten Voraussetzungen.	

SG	Vertretungsorgane können vor Gericht Klage erheben, sofern dies in den Vereinsstatuten vorgesehen und bestimmte weitere Voraussetzungen erfüllt sind.	
SH	Die kantonale Gesetzgebung sieht keine ausdrückliche Möglichkeit vor, in Art. 17 und 18 der Kantonsverfassung ist jedoch ein System analog dem Bundesrecht verankert.	
SO	Möglichkeiten bestehen gemäss kantonalem Baurecht und RPG unter bestimmten Voraussetzungen.	
SZ	Möglichkeiten für Vereinigungen als solche bestehen nicht. Eine Handlungsmöglichkeit besteht nur, wenn ein Mitglied einer Vereinigung selbst direkt betroffen ist.	
TI	Gleiche rechtliche Garantien wie auf eidgenössischer Ebene. Repräsentation ist im Gesetz über Verwaltungsverfahren geregelt.	
TG	Vom Verfahren abhängig; jedoch keine spezifischen Regelungen für Fahrende.	
UR	Herkömmliche Bestimmungen; keine spezifischen Regelungen für Fahrende.	
VS	Differenzierung zwischen verschiedenen Verfahren. Ja auf zivilrechtlicher Ebene, sofern die entsprechenden Bedingungen erfüllt sind, nein auf strafrechtlicher Ebene, ja auf verwaltungsrechtlicher Ebene unter bestimmten Voraussetzungen.	
VD	Keine spezifischen Bestimmungen für Fahrende; sie können sich jedoch unter den gleichen verfahrensrechtlichen Voraussetzungen vertreten lassen wie andere Bürger.	
ZU	Gleiche Bedingungen wie auf bundesrechtlicher Ebene; keine spezifischen Regelungen für Fahrende.	
POLITISCHE PARTEIEN		
FDP	Nicht kompetent, geht aber davon aus, dass auf Grund der bestehenden Regelungen kein Handlungsbedarf besteht.	
SP	Ein entsprechendes System besteht schon für sämtliche Bürger, daher kein spezifischer Handlungsbedarf für Fahrende.	Eine allfällige Ratifizierung würde an dieser Sachlage nichts ändern.
WEITERE ORGANISATIONEN		
Schweizerischer Gemeindeverband	Kantone sind zuständig, es ist aber davon auszugehen, dass kein Handlungsbedarf besteht.	
Stiftung ZSF	Kantone sind zuständig.	Kein Handlungsbedarf, da das Ü 169 zwei Alternativmöglichkeiten bietet.
Radgenossenschaft der Landstrasse	Aus finanziellen Gründen ist dies heute für Fahrende nicht möglich. Es sollte aber nicht ein rein theoretisches Recht bleiben, sondern durch finanzielle Unterstützung konkret durchsetzbar gemacht werden.	
Action Sinti et Jenisch Suisses	Das Genfer Recht für Zivil- und Verwaltungsverfahren erlaubt keine Sammelklagen.	

Gesellschaft für bedrohte Völker	Kein Handlungsbedarf in diesem Bereich, in dem für Fahrende dieselben Garantien gelten wie andere Schweizer Bürger.	
MERS Menschenrechte Schweiz	Kein Handlungsbedarf auf gesetzgeberischer Ebene.	Es muss jedoch konkret abgeklärt werden, wie die entsprechenden Rechte eingefordert werden können und ob die Fahrenden über ihre Rechte informiert sind.
Frau Joëlle Sambuc Bloise		Bei den Rechten der Fahrenden handelt es sich um kollektive Rechte, was zu berücksichtigen ist. Auf verfahrensrechtlicher Ebene wäre es sinnvoll, die Handlungsfähigkeit der die Interessen der Fahrenden vertretenden Vereinigungen in Bezug auf Gerichtsklagen zu stärken, wie es beispielsweise im Bereich Umweltschutz geschieht. Auf Bundesebene könnte das RPG analog dem eidgenössischen Naturschutzgesetz geändert werden.

Frage 414: Berufsbildung, Handwerk und traditionelle Tätigkeiten

Frage. Der Vorentwurf des Berichts kommt zum Schluss, dass es in diesem Bereich keinen Handlungsbedarf gibt. Einzig die Situation der Kinder von Fahrenden könnte ein ernsthaftes Problem darstellen, da in der Schweiz auf Grund von internationalen Verträge, welche die Schweiz ratifiziert hat, ein Kinderarbeitsverbot gilt. Teilen Sie diese Ansicht und können Sie dazu weitere Angaben machen?

Teilnehmende	OK mit Schlussfolgerung	Zu ergreifende Massnahmen	Kinderarbeit
KANTONE			
AR	Kein Problem.		
AG	Einverstanden mit Schlussfolgerung.		Bezüglich des Verbots der Kinderarbeit müssen das Ü 138 und das ArG anwendbar sein.
BL	Einverstanden mit Schlussfolgerung.		
BE		Ausbildung im Familienrahmen, kein Zugang zu Lehrstellen. Gemäss den verfügbaren Informationen nimmt die Zahl der sozialhilfeabhängigen Fahrenden trotz Ausbildung im Familienrahmen ständig zu. Erforderlich ist ein Angebot an anerkannten traditionellen Ausbildungen, die Förderung von Ausbildungen im Familienrahmen oder z.B. Ausbildungszertifikaten.	Äussert sich nicht zur Kinderarbeit, da keine entsprechenden Daten vorhanden sind.
FR	Einverstanden mit Schlussfolgerung. Für junge Fahrende ist es aber schwierig, dem Dualsystem zu folgen; dasselbe gilt für mehrjährige Lehrstellen auf Grund mangelnden Durchhaltevermögens. Bedeutende abwesenheitsbedingte Ausbildungslücken.		Kinderarbeitsverbot problematisch. Einverstanden mit Schlussfolgerung; eine Ratifizierung würde eine Revision des ArG erfordern.
GE	Einverstanden mit Schlussfolgerung.		Kinderarbeit wird nicht festgestellt, dafür aber Bettelei. Diese kann nicht mit einer

			Erwerbstätigkeit gleichgesetzt werden. Kinder von Fahrenden sind offenbar nicht im Trödelhandel aktiv, dafür jedoch als Musikanten.
GR	Einverstanden mit Schlussfolgerung mit Ausnahme des Punktes Kinderarbeit.		Was Kinderarbeit anbelangt, ist der Bericht widersprüchlich (S. 34); die entsprechende Schlussfolgerung entspricht der Realität in der Schweiz nicht, da die Kinder von Fahrenden genau wie die Kinder von Landwirten im Familienbetrieb arbeiten. Entsprechend besteht kein Handlungsbedarf auf gesetzgeberischer Ebene.
JU	Kein Handlungsbedarf; die Schlussfolgerung bezüglich des Verbots der Kinderarbeit ist falsch.		Widersprüchliche Angaben im Bericht, was Kinderarbeit anbelangt; diese findet im Familienrahmen statt, weshalb sich kein Handlungsbedarf auf gesetzgeberischer Ebene ergibt. Analogie zu Kindern von Landwirten. Das ArG steht damit einer Ratifizierung des Ü 169 nicht im Wege.
LU	Einverstanden mit Schlussfolgerung, kein zusätzlicher Kommentar.		
NE		Es wäre sinnvoll, spezifische und experimentelle Massnahmen ins Auge zu fassen: Workshops mit Fahrenden, um jugendliche und erwachsene Fahrende auszubilden und ihnen den Zugang zu den jedem Bürger zugänglichen öffentlichen Leistungsangebot (Gesundheit, Interkulturalität, Berufsausbildung durch praktische Lehrgänge in Unternehmen), sowie zu Beschäftigung usw. zu ermöglichen.	
NW	Einverstanden mit Schlussfolgerung, keine Handlungsmöglichkeit.		
OW	Mit dem neuen Gesetz über das Gewerbe der Reisenden besteht für die Fahrenden kein Problem mehr.		Das Übereinkommen über die Rechte des Kindes und die anderen verpflichtenden Regelungen in diesem Bereich müssen eingehalten werden; sie dürfen auch nicht von den Fahrenden missachtet werden.
SG	In Ermangelung genauer Kenntnisse keine Antwort möglich.		
SH	Einverstanden mit Schlussfolgerung.		Der Schutz der Kinder muss vor anderen Bedürfnissen im Zusammenhang mit der Arbeit Fahrender Vorrang haben. Das Bundesrecht sieht das Verbot der Kinderarbeit

			vor und lässt nur wenige Ausnahmen zu.
SO	Die Stellungnahme der Stiftung ZSF wird unterstützt.		Handlungsbedarf besteht höchstens in Einzelfällen; in diesen bieten die zivilrechtlichen Bestimmungen zum Schutz der Kinder ausreichende Handlungsgrundlagen.
SZ	Einverstanden mit dem Bericht; keine Probleme bekannt.		
TI	Einverstanden mit dem Bericht; der Zugang zu Ausbildung ist möglicherweise durch die nomadische Lebensweise erschwert, grössere Hindernisse bestehen jedoch nicht.		Es scheint, dass die geltenden Regelungen genügend Handlungsspielraum lassen.
TG	Kein Handlungsbedarf, wie im Bericht zur Frage der Ausbildung festgestellt.		
UR	Einverstanden mit den Schlussfolgerungen des Berichts.		
VS	Im 10. Schuljahr ist eine gemischte Schulausbildung möglich (Ausbildung kombiniert mit unternehmensinternen Kursen).		Es ist wichtig, das Verbot der Kinderarbeit wirksam durchzusetzen.
VD	Einverstanden mit dem Bericht.		Es ist jedoch darauf zu achten, dass der Schutz Minderjähriger nicht verringert wird, da eine nomadische Lebensweise manchmal erfordert, dass sich Kinder noch vor ihrer obligatorischen Schulzeit an den Erwerbstätigkeiten ihrer Eltern beteiligen müssen.
EDK			Eine allfällige Revision des ArG im Bereich Kinderarbeit und insbesondere bezüglich der Arbeit im Familienbetrieb dürfte nicht zu einer Schwächung der Schulpflicht führen und dürfte die Ausübung dieser Pflicht auch nicht erschweren.
POLITISCHE PARTEIEN			
FDP	Kein Handlungsbedarf, was das Gewerbe der Reisenden anbelangt.	Aus dem Blickwinkel der Erhaltung und Förderung der Kultur der Fahrenden besteht jedoch Handlungsbedarf, was eine Aufwertung von Bildung und Ausbildung auf individueller wie auch auf kollektiver Ebene anbelangt.	
SP			Vom Verbot der Kinderarbeit dürfen keine Ausnahmen gemacht werden. Eine allfällige Ratifizierung dürfte diesem Gebot nicht zuwiderlaufen und sollte es erlauben, pragmatische Lösungen auf der Basis der

			bestehenden Gesetzgebung zu finden.
SPITZENVERBÄNDE DER WIRTSCHAFT UND BERUFSVERBÄNDE			
SGB		Es müssen Lösungen gefunden werden, damit die Kinder von Fahrenden genau so wie die Kinder Sesshafter zur Schule gehen können, und dies ungeachtet ihrer nomadischen Lebensweise. Es handelt sich dabei um ein Recht.	Kulturelle Aspekte und unbedingte Anforderungen an den Schutz der Kinder müssen miteinander vereinbart werden; dies gilt sowohl für das Verbot der Kinderarbeit als auch für die Schule. Es sollte ein ausreichender Handlungsspielraum sichergestellt werden um dies durchzusetzen.
FER	Keine Massnahmen erforderlich, da die Fahrenden über die selben Möglichkeiten verfügen wie die anderen Bürger.		Gegen eine Änderung des ArG; es darf nicht dazu kommen, dass die Kinder Fahrender anders behandelt werden als die Kinder der Sesshaften. Entsprechend ist darüber zu wachen, dass der Schutz Minderjähriger garantiert bleibt.
WEITERE ORGANISATIONEN			
Schweizerischer Gemeindeverband	Kein Handlungsbedarf, wie auch dem Bericht zu entnehmen ist.		
SSV		Die Chancen im Bereich Bildung und Ausbildung müssen für die jungen Fahrenden in Zusammenarbeit mit den sie vertretenden Vereinigungen verbessert werden.	Das Verbot der Kinderarbeit darf nicht angetastet werden.
EKR		Die Jugendlichen sollten ebenfalls konsultiert werden. Die Kinder Fahrender sollten in den Genuss derselben Bildungsmöglichkeiten kommen wie die Sesshaften, ohne auf Grund ihrer nomadischen Lebensweise Nachteile zu erfahren. Es handelt sich dabei um ein Recht.	Die Kultur der Fahrenden muss so weit wie möglich erhalten bleiben; es müssen Kompromisse zwischen der Wahrung ihrer Traditionen und dem Verbot der Kinderarbeit gefunden werden. Es besteht ausreichender Handlungsspielraum um dies zu verwirklichen.
EKKJ	Der Bericht ist nicht genügend differenziert, was das Recht auf Bildung und Ausbildung gemäss Art. 13 Pakt I anbelangt. Dies ist unabhängig von einer allfälligen Ratifizierung oder Nichtratifizierung des Ü 169. Es scheint, dass bestimmte Fahrenden-Vereinigungen eine stärkere Anerkennung der Ausbildung im Rahmen der Familie wünschen, dies ist jedoch von einer allfälligen Ratifizierung des Ü 169 unabhängig. Das neue Bildungsgesetz enthält Elemente, die in diese Richtung weisen.	Eine mögliche Lösung würde darin bestehen, Blockkurse während der Winter- und Aufenthaltsmonate anzubieten. Dies würde den Bedürfnissen der Fahrenden entsprechen und auf zwei Säulen beruhen: eine im Rahmen der Familie und eine andere während des Winters in Form von Kursen. Wir schliessen uns den Schlussfolgerungen an, denen zufolge sich in diesem Bereich nichts einer Ratifizierung widersetzt, doch besteht Handlungsbedarf, was eine bessere Anerkennung und Integration der in der Ausbildung im Rahmen	Der Bericht gelangt zu falschen Schlussfolgerungen hinsichtlich der im Bericht erörterten Themen. Eine allfällige Ratifizierung des Ü 169 würde dem im innerstaatlichen und internationalen Recht verankerten Verbot der Kinderarbeit nicht widersprechen. Es ist empfehlenswert, den Bericht entsprechend den im Beitrag gemachten Vorschlägen zu ergänzen. Dem Bericht ist vorzuwerfen, dass er zu Unrecht erklärt, die Kinder Fahrender übten Tätigkeiten aus, die unter den

		der Familie erworbenen Fähigkeiten anbelangt.	Geltungsbereich des Ü 182 fallen; dieses dient dem Kampf gegen Sklaverei, Prostitution, usw. Der EKKJ liegen keinerlei Informationen vor, die die Annahme unterstützen, dass Kinder Fahrender gefährliche Arbeiten im Sinne des Ü 182 verrichten. Nur wenige Kinder Fahrender üben Erwerbstätigkeiten aus, die zudem nicht schwerer sind als Arbeit, die im Rahmen der Landwirtschaft verrichtet wird. Es sollte genau festgestellt werden, wie viele Kinder Arbeitstätigkeiten nachgehen und danach die Natur dieser Tätigkeiten erfassen. Ebenfalls zu erfassen wären die Formen verbotener Arbeit, durch die Inspektorate, die für den Schutz der Kinder zuständigen Ämter und die Fahrenden selbst. Sollten entsprechende Daten fehlen, so müssten sie gesammelt werden. In einem zweiten Schritt könnte die rechtliche Situation erörtert werden. Das Ü 169 bezieht sich auf Kollektivrechte und berücksichtigt zudem Rechte, die aus anderen Rechtsinstrumenten hervorgehen (Ü 169, Art. 3 und Art. 8 Abs. 2). Das Übereinkommen über die Rechte des Kindes bietet in Art. 32 ebenfalls einen gewissen Handlungsspielraum. Es scheint daher möglich, die Rechte des Kindes durch die Anwendung dieser beiden Rechtsinstrumente zu wahren. Dasselbe gilt für das Ü 138, das den Staaten einen gewissen Handlungsspielraum einräumt (Art. 5, Abs. 3). Angesichts des oben Genannten teilen wir die Ansicht, dass die Tätigkeiten von Fahrenden im Familienrahmen mit den Bestimmungen bezüglich des Kinderarbeitsverbots vereinbar sind. Was Tätigkeiten im Rahmen der erweiterten Familie anbelangt, befürworten wir die Anwendung des Familienbegriffs gemäss Art. 4 ArG, der die besondere Struktur der Gemeinschaft der Fahrenden berücksichtigt.
--	--	--	---

			Art. 8 des Ü 169 geht ebenfalls in diese Richtung. Wir schliessen uns daher den Schlussfolgerungen des Berichts nicht an, denen zufolge eine Ratifizierung eine Änderung der bestehenden Gesetzgebung erfordern würde. Es muss möglich sein, die Situation der Fahrenden aus dem Blickwinkel von Art. 4 ArG zu berücksichtigen und einen ausreichenden Schutz der Rechte der Kinder zu garantieren. Eine nicht nuancierte Anwendung des ArG auf die Fahrenden würde eine Diskriminierung dieser Bevölkerungsgruppe mit sich bringen.
Stiftung ZSF	Einverstanden mit Schlussfolgerung, derzufolge in diesem Bereich kein Handlungsbedarf besteht.		Die Beschreibung der Situation in Bezug auf die Kinderarbeit in der Schweiz ist widersprüchlich. Die Situation der Schweizer Fahrenden ist identisch mit jener der Landwirte, deren Kinder im Familienbetrieb mitarbeiten. Daher ist es ein Fehlschluss, davon auszugehen, dass der Punkt Kinderarbeit einer Ratifizierung des Ü 169 im Wege stehe.
Radgenossenschaft der Landstrasse			Die Kinder begleiten ihre Eltern bei ihrer Hausierertätigkeit; es handelt sich dabei nicht um Kinderarbeit, sondern um eine Ausbildung, die auf die Bedürfnisse der Fahrenden zugeschnitten ist.
Action Sinti Jenisch Suisses			Die Zigeunerkinder begleiten ihre Eltern bei ihrer Arbeit von Tür zu Tür, um deren Beruf zu erlernen. Es handelt sich dabei um eine Ausbildung und nicht um Kinderarbeit. Trotzdem wird dies durch keine positive Massnahme gefördert, was belegt, dass die Schweizer Zigeunerfamilien keine Anerkennung geniessen. Auch wenn Massnahmen getroffen werden, die es erlauben, dass die Kinder ihre Schulzeit absolvieren während sie gleichzeitig diese sozio-ökonomische Ausbildung durchlaufen, darf diese Form von Arbeit nicht verboten werden, denn dies würde bedeuten, die Weitergabe der Kultur und der Lebensweise der Zigeuner zu unterbinden.

Gesellschaft für bedrohte Völker	Kein Handlungsbedarf in diesem Bereich.		Teilt die im Bericht vertretene Auffassung in Bezug auf das Verbot der Kinderarbeit nicht. Keine Inkompatibilität mit den Bestimmungen von Art. 8 Ü 169 und der geltenden Gesetzgebung; gleichzeitig genügend Handlungsspielraum dank Art. 2 Ü 138 und der Liste der Ausnahmen in Art. 4 ArG. Die Schweiz muss den Schutz der Kinder garantieren und dies unabhängig von einer allfälligen Ratifizierung.
Büro von Indigenen und Nomaden		Das Sammeln von Erfahrungen durch die Kinder Fahrender muss stärker anerkannt werden, um deren Kultur zu fördern und sie den Sesshaften verständlicher zu machen. Für die Fahrenden müssen Plätze geschaffen werden, wie dies auch für Flüchtlinge geschieht. Es muss etwas für sie getan werden. Kontakte zwischen schweizerischen und ausländischen Fahrenden müssen sichergestellt werden; man darf sie nicht getrennt sehen. Zudem müssen Kontakte mit den NGOs gepflegt werden, die die Fahrenden vertreten.	Kein Problem, was die Ausbildung Jugendlicher und das Erlernen eines Berufs durch sie anbelangt; es handelt sich nicht um eine Form verbotener Arbeit, sondern um das Erlernen eines Berufs, genau wie die Kinder eingeborener Völker das Jagen erlernen!
Schäft qwant			Das in der Vergangenheit geltende Verbot für Kinder, ihre Eltern zu begleiten, diskriminierte die Fahrenden. Die Kinder lernen von ihren Eltern und können gleichzeitig unter ihrer Aufsicht spielen. Nicht nur die Lebensweise der Mehrheit verdient Berücksichtigung, sondern auch die der Nomaden. Dies darf nicht mit den schlimmsten Formen der Kinderarbeit verwechselt werden. Der im Gesetz verankerte Begriff der Kernfamilie passt nicht auf den Familientyp der Nomaden, der häufig erweitert ist und auch Vettern mit einschliesst. Die Fahrenden aus der Kategorie der Familie im engeren Sinn auszuschliessen entspricht einer diskriminierenden Haltung.
Pro Juventute		Bestimmte Fahrenden-Vereinigungen wünschen eine bessere Anerkennung der im Familienrahmen erworbenen Ausbildung. Dies scheint im Einklang mit Art. 9 Abs. 2, Art. 33 und Art. 34 des Bildungsgesetzes möglich zu sein.	Nicht einverstanden mit bestimmten zitierten Stellen des Berichts; man muss nuancieren und die reale Situation beachten; nur wenige Kinder begleiten ihre Eltern bei der Ausübung ihrer Tätigkeiten. Dazu handelt es sich nicht um verbotene Aktivitäten. Einer allfälligen Ratifizierung steht damit heute nichts im

			Wege. Wiederaufnahme des Konzepts von Differenzierung und Kompatibilität der aus dem Ü 169 hervorgehenden Kollektivrechte und der Rechte des Kindes; Vorsicht, dass sich keine Diskriminierung der Fahrenden daraus ableitet. Massnahmen zum Schutz des Kindes müssen für alle, Fahrende und Sesshafte gleichermassen, gelten. Was Kinderarbeit anbelangt, besteht somit kein Problem.
MERS Menschenrechte Schweiz			Aus Art. 4 ArG geht hervor, dass sich kein Problem für Kinder stellt (dies gilt auch für Adoptivkinder); daher scheint dies im Hinblick auf das Ü 169 ebenfalls unproblematisch zu sein. Was die erweiterte Familie anbelangt, sind wir gegen eine Abschwächung des Kinderarbeitsverbots und gegen eine Abänderung von Art. 4 ArG bzw. Art. 30 ArG; Lösungen sollten gefunden werden können im Einklang mit Art. 7 f, Ü 169 und Art. 32 des Übereinkommens über die Rechte des Kindes. Abs. 3, Kap. 4 ArGV 1, Art. 52ff ist dabei zu berücksichtigen; damit sollte durch die Gewährung von Bewilligungen sichergestellt werden können, dass die Situation bezüglich des Kinderarbeitsverbots in Ordnung ist. Art. 8 Abs. 2 Ü 169 bietet in jedem Fall einen gewissen Handlungsspielraum. Die Problematik der Kinderarbeit muss von einer allfälligen Ratifizierung unabhängig behandelt werden; sie geht darüber hinaus.
Frau Joëlle Sambuc Bloise		Die Berufsausbildungen der Fahrenden müssen aufgewertet werden. Das Misstrauen hat historische Wurzeln, da die Schule in der Vergangenheit dazu gedient hat, die Kinder sesshaft zu machen. Es ist notwendig, dass die Eltern die Vorteile des Schulbesuchs auch im Zusammenhang mit der Ausbildung sehen, die sie ihren Kindern erteilen. Eine Informationskampagne ist erforderlich. Ein teilweiser Fernunterricht ist eine der einzigen funktionierenden Lösungen. In diesem Sinne sollte die entsprechende Arbeit des Europarates berücksichtigt werden.	

Frage 415: Soziale Sicherheit und Gesundheitswesen

Frage. Der Vorentwurf des Berichts kommt zum Schluss, dass es in diesen Bereichen keinen Handlungsbedarf gibt, da die geltende Praxis insbesondere für die Sozialversicherungen zufriedenstellend ist. Teilen Sie diese Ansicht? Haben Sie Kenntnis von Fällen, in denen schweizerischen Fahrenden Leistungen der Sozialversicherung wegen fehlender Beitragspflicht verweigert wurden?

Teilnehmende	OK mit Schlussfolgerungen	Zu ergreifende Massnahmen
KANTONE		
AR	Kein Problem bekannt.	
AG	Kein Handlungsbedarf, kein Problemfall bekannt.	
BL	OK, kein Handlungsbedarf.	
BE	Einverstanden mit dem Bericht, kein Fall von Leistungsverweigerung bekannt. Erfahrungsgemäss entrichten die Fahrenden häufig ihre AHV- und Arbeitslosenversicherungsbeiträge nicht und haben somit keinen Leistungsanspruch. Viele Fahrende sind IV- und Sozialhilfebezüger.	
FR	Einverstanden mit dem Bericht, kein Problemfall mit Schweizer Fahrenden bekannt. Viele Fahrende kommen in den Genuss materieller und persönlicher Unterstützung im Sinne des Sozialhilfegesetzes.	
GE	Deckung gleich wie für die restliche Bevölkerung. Zahlreiche Fahrende sind IV-Bezüger. Beurteilung schwierig.	
GR	Kein Problem bekannt, manchmal ist es jedoch auf Grund der Ortswechsel schwierig, einen Wohnort festzustellen; Beitragslücken können sich negativ auswirken.	
JU	Kein spezifischer Handlungsbedarf.	
LU	Kein Problem vorhanden.	
NW	Einverstanden mit dem Bericht, kein Problemfall bekannt.	
OW	Einverstanden mit dem Bericht, in diesem Bereich ist kein Problemfall bekannt.	
SG	Kein Fall bekannt. Zwei Kommentare: der Kanton verpflichtet sich gemeinsam mit den Gemeinden dazu, allfällige Kosten auf Grund der Stand- und Durchgangsplätze zu decken. Zurzeit keine Erfahrungen vorhanden, da sich keine Fahrenden im Gebiet niedergelassen haben, aber dieser Punkt sollte durch den Bund geklärt werden.	
SH	Kein Handlungsbedarf. Die Fahrenden sind genauso gedeckt wie jeder andere in der Schweiz Niedergelassene; kein Problemfall bekannt.	
SO	Kein Handlungsbedarf; allfällige Probleme werden auf Basis der vorhandenen Regelungen gelöst.	
SZ	Die Fahrenden sind durch die Sozialversicherungen gedeckt und nehmen diese häufig in Anspruch; dies ist darauf zurückzuführen, dass ihr Zugang zu anderen Leistungen oft erschwert ist, weil sie selbstständig erwerbstätig sind und nicht lückenlos AHV-Beiträge entrichten. Dies ist einer der	

	Gründe, weshalb die Gemeinden die Einrichtung von Standplätzen auf ihrem Gemeindegebiet nur ungern sehen (Übernahme der Sozialversicherungsleistungen).	
TI	Einverstanden mit dem Bericht; kein Problem, was die AHV anbelangt, die für die Schweizer Fahrenden obligatorisch ist. Familienzulagen unterliegen der Voraussetzung eines dreijährigen Aufenthalts im Kantonsgebiet; ein Aufenthalt ausserhalb des Kantons ist toleriert, solange er unter 12 aufeinander folgenden Monaten bleibt. Kein Problem, was die Krankenversicherung anbelangt.	
TG	Kein Handlungsbedarf, da die Praxis zeigt, dass das System funktioniert. Es wird davon ausgegangen, dass die Fahrenden im Kanton niedergelassen sind, in dem sie ihr Winterquartier haben. Im Gesundheitsbereich ist ebenfalls kein Problem bekannt; Regelungen werden in Funktion der Lebensweise der Betroffenen gefunden.	
UR	Einverstanden mit dem Bericht; keine Probleme in diesem Bereich.	
VS	Auskunft hätte vom kantonalen Sozialamt gegeben werden sollen; sie ist jedoch nicht eingetroffen.	
VD	Einverstanden mit dem Bericht; die Situation in diesem Bereich ist zufriedenstellend; Massnahmen sind nicht erforderlich.	
POLITISCHE PARTEIEN		
FDP	Nicht direkt kompetent; zu erwähnen ist jedoch das Problem der ausländischen Fahrenden, die Spitalpflege in Anspruch nehmen und dann nicht dafür bezahlen; die Kosten fallen anschliessend zu Lasten der Gemeinde.	
SP	Einverstanden mit dem Bericht.	
Schweizerischer Arbeitgeberverband	Die gängige Praxis ist zufriedenstellend.	
SPITZENVERBÄNDE DER WIRTSCHAFT UND BERUFSVERBÄNDE		
FER	Kein Handlungsbedarf; in diesem Bereich ist kein Problem bekannt.	
WEITERE ORGANISATIONEN		
Schweizerischer Gemeindeverband	Kein Handlungsbedarf in diesem Bereich, wie auch dem Bericht zu entnehmen ist.	
SSV	Keine Probleme bekannt, was die Schweizer Fahrenden anbelangt; daher kein Handlungsbedarf in diesem Bereich.	
Stiftung ZSF	Einverstanden mit dem Bericht; kein Handlungsbedarf in diesem Bereich.	
Radgenossenschaft der Landstrasse	Grundsätzlich einverstanden, abgesehen von einzelnen Fällen von Leistungsverweigerung. Der Zugang zu Sozialhilfe ist jedoch häufig	

	erschwert.	
Action Sinti Jenisch Suisses	Kein Fall von Leistungsverweigerung bekannt; manchmal ist es aber schwierig, Zugang zu Sozialhilfe zu erlangen. In Genf wurden bedauerlicherweise zigeunerfeindliche Praktiken seitens von Sozialhelfern bekannt, und schriftliche Interventionen von Anwaltsseite waren notwendig, um dem ein Ende zu setzen.	
Gesellschaft für bedrohte Völker	Einverstanden mit dem Bericht; kein Handlungsbedarf in diesem Bereich.	
MERS Menschenrechte Schweiz	Es darf keine Ungleichbehandlung mit den Sesshaften geben; dies heisst jedoch nicht, dass dieses Recht systematisch eingefordert wird. Es ist darauf zu achten, dass jedermann seinen Anspruch geltend machen kann. Einer allfälligen Ratifizierung steht dies in jedem Fall nicht im Wege.	
Frau Joëlle Sambuc Bloise		Die heutige Situation ist nicht zufriedenstellend. Selbstständige Erwerbstätigkeit, daher keine Deckung durch Arbeitslosenversicherung. Die Frage des Wohnort ist problematisch, da es schwierig ist, einen Standort zu finden. Das Gesetz über die politischen Rechte, das eine Heimatgemeinde vorsieht, zeigt, dass Art. 23 ZGB nicht automatisch berücksichtigt wird. Die Frage des Wohnorts hat mehrmals Fahrenden dazu gebracht, vor Gericht zu gelangen, um ihren Anspruch auf eine Rente durchzusetzen (z.B. Basel und Genf); allerdings ist kein Fall von Leistungsverweigerung bekannt. Wäre es denkbar, das ZGB zu revidieren, um die Situation der Fahrenden entsprechend zu berücksichtigen?

Frage 416: Bildung und Kultur

Frage. In Bezug auf die obligatorische Schulpflicht stellt der Vorentwurf des Berichts die gängige Praxis jener zahlreichen Kantone dar, die den Kindern von Fahrenden erlauben, während der Sommermonate mittels Fernunterricht mit ihrer Schule in Kontakt zu bleiben und während der Wintermonate den Unterricht in ihrer angestammten Klasse zu besuchen. Im Bereich der Förderung der Kultur der Fahrenden stellt der Vorentwurf des Berichts die bisherigen Massnahmen vor. Stellt die obligatorische Schulpflicht in Ihrem Kanton wegen der Standortwechsel während der Sommermonate ein Problem dar? Wie lösen Sie das Problem? Erachten Sie es als nötig, zusätzliche Massnahmen zur Förderung und Erhaltung der Kultur der Fahrenden zu ergreifen? Wenn ja, welche?

Teilnehmende	Obligatorische Schulpflicht	Kultur
KANTONE		
AR	Kein Problem; Lösungen werden von Fall zu Fall gefunden.	
AG	Kein Problem, was die obligatorische Schulpflicht anbelangt; die Gemeinden organisieren sich selbst. Zwei offene Fragen: sollen Kinder, die sich nur wenige Wochen im Gemeindegebiet aufhalten, eingeschult werden? Nach Sachverständigenmeinung ja, wobei jedoch keine Kontrollen bestehen. Falls Probleme auftreten, interveniert die Stiftung, und normalerweise können immer Lösungen gefunden werden. Andererseits werden häufig Anträge auf frühzeitige Freistellung vom Unterricht gestellt; in diesem Bereich wurde die Praxis angepasst. Vorher wurden Angaben zur Tätigkeit gefordert, die auf den Schulaustritt folgen sollte, jetzt werden diese Kinder mit Kindern assimiliert,	Zwei substantielle finanzielle Beiträge des Kantons: Unterstützung des Jenischen-Zentrums, FR. 3'000.-; Unterstützung eines die Jenischen betreffenden Projektes, usw., FR. 5'000.-; Möglichkeit, mit Mitteln des Lotteriefonds weitere Projekte gegen Diskriminierung zu entwickeln.

	die den Schulunterricht zu Hause absolvieren; daher liegt es nun an den Eltern, das Notwendige zu unternehmen.	
BL	Für den obligatorischen Schulunterricht sind die Gemeinden zuständig. Der Kanton sollte intervenieren, sobald zu viele Unregelmässigkeiten festgestellt werden. Man könnte mehr tun, so zum Beispiel ein an die Mobilität angepasstes Bildungsangebot; dazu könnten die beruflichen Fähigkeiten der Fahrenden gezielt entwickelt werden.	
BE	Generell OK. Auf Grund der fahrenden Lebensweise kann die Betreuung nicht immer lückenlos erfolgen. Im Sommer 2003 fand ein Treffen zwischen der Stiftung und der Schuldirektion statt, mit folgendem Fazit: im Winter Unterricht in der Schule, im Sommer durch die Eltern; allerdings halten einige Familien dies nicht ein. Es sind bedeutende Bemühungen vonnöten, um zu vermeiden, dass die Fahrenden später sozialhilfeabhängig werden. Die Fahrenden sollten namentlich für das über Internet verfügbare Bildungsangebot sensibilisiert werden.	Im Kulturbereich sind die Bemühungen ausreichend.
FR	Kein Problem, was die Primarschule anbelangt, schwierig wird es jedoch auf Sekundarstufe. Generell wird trotz des Schulobligatoriums von neun Jahren nur die Primarschule besucht; dies wird von den Eltern für ausreichend gehalten. Für die Sommermonate besteht keine formelle Regelung. Die Lehrer geben Hausaufgaben mit. Treffen zwischen den Schulinspektoren und den Familien zweimal jährlich, um eine Jahresplanung zu erstellen und zu unterstreichen, dass der Schulbesuch obligatorisch ist. Die Eltern sehen die schulische Ausbildung jedoch als ein Mittel zur Zwangssedentarisation an. Spezifische Hilfsmittel zur Erlernung des Lesens wurden geschaffen. Es ist wichtig, den Dialog zwischen Eltern aus der Fahrendengemeinschaft und der Lehrerschaft zu organisieren und aufrecht zu erhalten.	Keine zusätzlichen Massnahmen zur Erhaltung der Kultur erforderlich.
GE	Schulbesuch problematisch; zahlreiche Abwesenheiten, vor allem im Sommer. Schulleistungen schwach.	Das Problem liegt nicht bei der Erhaltung der Kultur, sondern bei der Koexistenz dieser Kultur mit jener der Sesshaften (z.B. Bildungsobligatorium, Misstrauen). Ein intensiverer Dialog ist wünschbar.
GR	Kein Problem, was die obligatorische Schulpflicht anbelangt. Die zuständigen Gemeinden haben sich erfolgreich mit den Fahrenden für die Zustellung und Korrektur der Hausaufgaben organisiert.	Zusätzliche Massnahmen sind denkbar, um die Kultur der Fahrenden zu unterstützen, namentlich in Anwendung der Europäischen Charta der Regional- und Minderheitensprachen. Handlungsbedarf besteht vor allem wegen des Mangels an Stand- und Durchgangsplätzen.
JU	Aufgrund der kurzen Aufenthaltsdauer der Fahrenden im Kantonsgebiet (-5 Tage) ist kein Problem bekannt.	
LU	Keine Empfehlung, was Massnahmen anbelangt; allerdings wenig Feedback. Lehrlinge, die der Fahrendengemeinschaft angehören, können die obligatorische Schule besuchen, wobei jedoch keine Kontrollen bestehen. Prinzipiell sind jedoch keine Massnahmen erforderlich.	
NE	Nur kurze Aufenthalte im Kantonsgebiet sollten sich nicht auf das Recht auf Schulbildung auswirken. Daher muss der Zugang zur Schule und die schulische Betreuung stärker gefördert werden. Den Kindern muss die gesamte schulische und ausserschulische Infrastruktur offen stehen. Es geht darum, das Zusammenleben zu erlernen; Einzellösungen dürfen nur provisorischer Natur sein. Eine Bezugsschule am	

	Ort, wo die Fahrenden sich länger aufhalten, wäre sinnvoll, um jeweils die gleichen Schüler wiederzutreffen; zweckmässig wäre ebenfalls eine Zusammenarbeit mit den anderen besuchten Schulen. In diesem Sinne sollte auch Personal geschult werden. Schliesslich wäre es nützlich, Personen, die auf Grund ihrer nomadischen Lebensweise keine Abonnemente abschliessen können, den Zugang zu Kultur- und Sporteinrichtungen zu ermöglichen.	
NW	Äussert sich nicht zu dieser Frage, da kein Schüler aus der Fahrendengemeinschaft im Kantonsgebiet. Allgemein sollte jedoch das Wünschbare vom wirklich Notwendigen unterschieden werden.	
OW	Alle in der Gemeinde wohnhaften Kinder haben das Recht und die Pflicht, zur Schule zu gehen. Dasselbe gilt für die Kinder der Fahrenden. Der Kanton verfügt hierzu über keinerlei Erfahrungen. Sobald jedoch Eltern in einer Gemeinde ihren Standort haben und Steuern bezahlen, sollten ihre Kinder dort zur Schule gehen; sie haben das Recht dazu.	
SG	Kein Problem bekannt; offenbar funktioniert alles reibungslos. Ungedekte Kosten werden übernommen. Da sich aber keine Fahrenden im Kantonsgebiet aufhalten, fehlen genauere Kenntnisse.	
SH	Kein Problem bekannt, da sich kaum Fahrende im Kantonsgebiet aufhalten.	
SO	Keine grösseren Schwierigkeiten, was die obligatorische Schulpflicht anbelangt. Für die Sommermonate werden die Schüler freigestellt.	Die Unterstützung des Bundes für die Vereinigungen der Fahrenden muss verstärkt werden. Der Kanton unterstützt Kulturprojekte mit Lotteriegeldern, so z.B. ein Dokumentationszentrum. Es müssen Anstrengungen unternommen werden, um die Kultur, die Arbeitsformen (durch Lizenzen) und die Lebensweise der Fahrenden – durch Standplätze – zu schützen.
SZ	Kein Problem bekannt, was die obligatorische Schulpflicht anbelangt. Zur Förderung der Kultur der Fahrenden drängen sich keine Massnahmen auf; der Entwurf eines Gesetzes zur Kulturförderung sieht schon Entsprechendes vor.	
TI	Beurteilung der Lage schwierig, da keine regelmässigen Aufenthalte von Fahrenden. Es gibt keine spezifischen Regelungen hinsichtlich der obligatorischen Schulpflicht für Nomaden. Schwierigkeiten könnten wegen schlechter Italienischkenntnisse auftreten.	Auf der Basis des Minderheitenschutzes wird schon auf eidgenössischer Ebene genügend Schutz geboten; daher kein spezifischer Handlungsbedarf. Im Tessin wurde eine Sonderkommission geschaffen, die sich mit der Frage der Standplätze und der Akzeptanz für diese Bevölkerungsgruppe auseinandersetzt. Informationskampagnen für Bevölkerung und Jugendliche.
TG	Alle Kinder müssen unabhängig davon, ob sie im Kantonsgebiet wohnhaft sind oder nicht, in der Schule aufgenommen werden. Eine nomadische Lebensweise erschwert ein strukturiertes und beständiges Lernen. Es wird versucht, trotz der Abwesenheiten während der Sommermonate eine gewisse Kontinuität zu sichern.	
UR	Keine Fahrenden gemeldet, daher stellt sich die Frage nicht. Gegebenenfalls müsste jedoch eine Lösung gefunden werden, um den obligatorischen Schulbesuch im Winter und im Sommer sicherzustellen.	Kein Bedarf an Massnahmen zur Förderung der Kultur der Fahrenden. Es müssen jedoch Vorkehrungen getroffen werden, um gegen Vorurteile der Bevölkerung gegenüber den Fahrenden anzukämpfen.

VS	Kein Problem, was den Schulbesuch im Winter anbelangt; im Sommer kann die Schule jedoch nicht genügend regelmässig mitverfolgt werden. Eine entsprechende begleitende Betreuung ist daher unerlässlich. Oberste Priorität muss zudem der Ausbildung eingeräumt werden. Eine bessere kantonsübergreifende und gesamtschweizerische Koordination ist erforderlich, um die Ausbildung dieser Kinder in relativ analogen Strukturen sicherzustellen.	
VD	Kein Problem, was den Schulbesuch in Schuleinrichtungen während des Winters anbelangt; im Sommer werden die Kinder weiter betreut.	Was die Kultur anbelangt, ist die Situation zufriedenstellend; Art. 14 Abs. 23 des neuen Kulturförderungsgesetzes sollte erlauben, diese spezifische Kultur noch besser zu schützen.
EDK	Die obligatorische Schulpflicht für jeden Aufenthaltsort in einer der Landessprachen garantiert; entsprechend besteht hier kein Handlungsbedarf. Es besteht keine Verpflichtung, Unterricht in der jenischen Sprache zu erteilen oder diese Kultur an den Schulen spezifisch zu fördern. Vorurteile können auf mehreren Wegen bekämpft werden; insbesondere über den "Fonds Projekte gegen Rassismus" und unter dem Gesichtspunkt des Minderheitenschutzes. Im Falle einer Ratifizierung würde die Situation hinsichtlich der obligatorischen Schulpflicht genauer untersucht werden müssen, um die Bedürfnisse der Jenischenkinder, insbesondere was Koordination anbelangt, zu evaluieren; zudem würde sich die Frage der Kosten und ihrer Übernahme stellen.	
POLITISCHE PARTEIEN		
FDP	Der Bund ist verpflichtet sicherzustellen, dass die Kinder von Fahrenden Zugang zur Bildung und Ausbildung erlangen. Diese Frage muss von Fahrenden, Kantonen und Gemeinden gemeinsam angegangen werden.	Die Fahrenden müssen selbst in die Massnahmen zur Förderung ihrer Kultur einbezogen werden, um festzustellen, wo ihre Bedürfnisse liegen, sonst zielen staatliche Massnahmen ins Leere. Das Problem liegt vor allem bei der Notwendigkeit, neue Standorte zu schaffen.
SP	Es ist am Bund sicherzustellen, dass die Kinder von Fahrenden ihre schulische Laufbahn trotz ihrer nomadischen Lebensweise absolvieren können; die Kantone sind dafür zuständig, dieses Recht konkret umzusetzen. Es wäre wünschbar, dass die EDK zu dieser Frage Richtlinien erlässt. Wichtig ist zudem eine Miteinbeziehung der Fahrenden.	Es könnten Massnahmen getroffen werden, um die jenische Sprache zu fördern und ihr mehr Gehör zu verleihen, wie es schon im Zusammenhang mit der Europäischen Charta der Regional- und Minderheitensprachen geschieht.
SPITZENVERBÄNDE DER WIRTSCHAFT UND BERUFSVERBÄNDE		
FER	Die Fahrenden geniessen die selben Rechte wie die anderen Bürger; dies gilt auch für die obligatorische Schulpflicht. Daher müssen Lösungen gefunden werden, die für alle akzeptabel sind. Unterricht in der Sprache der Fahrenden, wie es das Ü 169 zu erfordern scheint, ist jedoch abzulehnen.	
WEITERE ORGANISATIONEN		
Schweizerischer Gemeindeverband	Keine wirklichen Probleme; eine Debatte findet statt. Die Stiftung arbeitet Richtlinien aus, um den Zugang zur Schule und die schulische Betreuung zu erleichtern. In Zukunft	Der Schutz der Sprache ist problematisch, denn sie tendiert dazu, geheim und für Sesshafte unzugänglich zu bleiben. Ihre

	sollte eine gute Zusammenarbeit aller Beteiligten es erlauben, unabhängig von einer allfälligen Ratifizierung Lösungen zu finden.	Förderung muss über die Charta für Minderheitensprachen erfolgen, nicht über die Schulen. Die wichtigste Massnahme zum Schutz der Kultur ist zweifellos die Schaffung von Standorten.
SSV	Kein Problem im Schulbereich; Lösungen werden direkt mit den Beteiligten gesucht. Problematisch wird es auf Berufsbildungsstufe, da die jugendlichen Fahrenden ihre Ausbildung nach nur acht Schuljahren beenden.	In vielen Städten und Gemeinden sind Vorkehrungen getroffen worden, um die Lage der Fahrenden zu verbessern und ihre Kultur zu fördern. Bemühungen müssen jedoch in Zusammenarbeit mit den Fahrenden unternommen werden, um Resultate zu ergeben. So hat Bern zum Beispiel 1997 Schritte unternommen und den Standort Buech eingerichtet. Es ist jedoch wichtig, dass zusätzliche Massnahmen, insbesondere im Sozial- und Erziehungsbereich, usw., ergriffen werden, damit Wirksamkeit sichergestellt werden kann.
EKKJ	Die Situation hinsichtlich der obligatorischen Schulpflicht muss nuanciert betrachtet werden; Abwesenheiten fallen häufig in die Ferienzeit, und Kinder von Fahrenden werden bei sesshaften Eltern untergebracht, um weiter zur Schule gehen zu können. Man darf sich nicht auf reine Vermutungen stützen; die reale Situation sollte festgestellt werden, um Schlüsse ziehen zu können. Auf rechtlicher Ebene gilt das aus Art. 19 der Bundesverfassung hervorgehende Recht auf Bildung auch für die Fahrenden; pragmatische Einzellösungen reichen nicht aus; es muss ein System geschaffen werden, das die Abwesenheiten der Fahrenden berücksichtigt und alternative Unterrichtsmöglichkeiten sicherstellt. Gemäss Art. 8 Ü 169 sollte die EDK Empfehlungen für die Gewährleistung des Unterrichts für die Fahrenden trotz ihrer nomadischen Lebensweise ausarbeiten, welche dann von sämtlichen Kantonen umzusetzen wären. Einverstanden mit der Schlussfolgerung des Berichts, derzufolge Lösungen unabhängig von einer allfälligen Ratifizierung gefunden werden können und müssen.	
Stiftung ZSF	Hier sind in erster Linie die Kantone zuständig. Der Stiftung sind keine schwerwiegenden Probleme bekannt. Die Radgenossenschaft der Landstrasse hat für diesen Bereich Richtlinien ausgearbeitet. Anstehende Probleme sind: ein bedürfnisorientierter Unterricht; ein Schulplan und eine Kontrolle bei den jeweiligen Standplätzen. Die Stiftung weiss, dass allein eine gute Zusammenarbeit mit den kantonalen und kommunalen Behörden es erlauben wird, zu zufriedenstellenden Resultaten zu gelangen. Die Stiftung wird sich auch dafür einsetzen, die Situation in diesem Bereich zu verbessern. Die heutige Lage steht jedoch einer Ratifizierung nicht im Wege, wenn auch wie gesagt Massnahmen zu ihrer Verbesserung ergriffen werden müssen.	Die jenische Sprache wird häufig als Geheimsprache verwendet, um sich von den Sesshaften zu unterscheiden. Daher ist es nicht leicht, Wege zu ihrer Förderung zu finden. Die Fahrenden wünschen nicht, dass ihren Kindern Unterricht in dieser Sprache erteilt wird. Diese Frage muss jedoch aus dem Blickwinkel der Charta für Regional- und Minderheitensprachen angegangen werden. Einer allfälligen Ratifizierung des Ü 169 steht sie nicht im Wege. Die Kultur der Fahrenden ist in erster Linie durch die Schaffung von Stand- und Durchgangsplätzen zu fördern.
Radgenossenschaft der Landstrasse	Die Frage der Bildung stellt sich von Kanton zu Kanton unterschiedlich. Wir wünschen uns eine Zusammenarbeit, die zwischen den jeweiligen kantonalen Erziehungsdirektionen erfolgen sollte. Spezifische Bedürfnisse müssen jeweils berücksichtigt werden.	Um die Kultur zu fördern muss man die nomadische Lebensweise im Erziehungsbereich berücksichtigen. Zudem müssen Standplätze eingerichtet werden, die es uns erlauben, unseren traditionellen Tätigkeiten nachzugehen; man darf uns nicht zur Ausübung anderer Tätigkeiten zwingen. Das im Bericht genannte Wörterbuch der jenischen Sprache wird von

		den Fahrenden nicht anerkannt.
Action Sinti et Jenisch Suisses	Wir schlagen vor: Schulbesuch während der Wintermonate; von Ostern bis wieder zum Winter Freistellung, dafür aber Unterrichtsprogramm durch Hausaufgaben, das auf gesamtschweizerischer Ebene in Zusammenarbeit mit der Fahrendengemeinschaft ausgearbeitet wird. Im Winter könnten Stützkurse angeboten werden, um verbliebene Lücken auszufüllen; zudem könnten Kurse organisiert werden, die den Kindern von Sesshaften Respekt für die Kinder der Fahrenden vermitteln. Kinder von Fahrenden, die ihre schulische Ausbildung nach dem 15. Altersjahr weiterverfolgen wollen, sollten unterstützt und betreut werden, insbesondere auf finanzieller Ebene, durch die Kantone, wobei auch hier immer die Fahrendengemeinschaft einzubeziehen ist. Eine eigens dazu geschaffene kantonale Instanz sollte die Fahrendengemeinschaft über alle auftretenden Schwierigkeiten praktischer oder allgemeiner Natur informieren.	
Gesellschaft für bedrohte Völker	OK, es scheint, dass dies in den meisten Kantonen problemlos funktioniert. Rechtliche Anpassungen sind nicht erforderlich, dafür sollte darauf geachtet werden, dass auch im Fall einer Ratifizierung alles gut verläuft; daher muss der Druck, nach praktischen Lösungen zu suchen und die Zusammenarbeit der verschiedenen Beteiligten zu sichern, noch verstärkt werden.	Man sollte sich an der Charta für Minderheitensprachen orientieren; das Bundesamt für Kultur muss aktiv werden, um die jenische Sprache zu fördern, z.B. durch die finanzielle Unterstützung verschiedener Fördermassnahmen. Die Möglichkeit, die jenische Kultur zu entwickeln, muss auch als eine Chance gesehen werden, die in der Vergangenheit gegenüber dieser Kultur begangenen Fehler wiedergutzumachen.
Schäft qwant		Es ist bedauerlich, dass die Situation der sesshaft gemachten Fahrenden nicht berücksichtigt wird. Der Abschnitt über die jenische Sprache muss revidiert werden; es handelt sich um eine bekannte Sprache, die auch in bestimmten Fällen publiziert worden ist, z.B. Geschichte, Lieder. Nicht glücklich über die Bezugnahme auf das Wörterbuch, das von einer nichtjenischen Person und ohne Absprache mit der Fahrendengemeinschaft verfasst worden ist, ganz ohne die persönliche Vorgeschichte dieser Person zu erwähnen. Es muss eine Schule für die Vermittlung von Toleranz für alle in der Schweiz geschaffen werden; hier muss der Bund zusammen mit den Kantonen, und unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Fahrenden aktiv werden. Auch auf Ebene der Medien muss etwas getan werden.
Pro Juventute	Die Abwesenheiten während der Sommermonate müssen nuanciert gesehen werden. Für alle akzeptable Lösungen müssen gefunden und Richtlinien durch die EDK ausgearbeitet werden. Für alles weitere schliessen wir uns der Stellungnahme der EKKJ an.	
MERS Menschenrechte Schweiz	Teilt die Stellungnahme der Gesellschaft für bedrohte Völker.	
Frau Joëlle Sambuc Bloise	Im Standort Molard wurde eine gute Lösung gefunden: schulische Fernbetreuung während der Sommermonate.	Erforderlich sind zusätzliche Informationskampagnen, Dokumentationen in Schulen, Museen und Ausstellungen,

		Förderung des interkulturellen Dialogs. Das kulturelle Erbe der Fahrenden muss auch ohne ein eigenes Territorium gefördert werden. Ihre kulturelle Identität ist für diese Leute ausserordentlich wichtig, umso mehr, als sie über keine Bindung an ein bestimmtes Territorium verfügen.
--	--	--

Frage 417: Schlussfolgerung des Teilberichts I

Frage. Welche Massnahmen schlagen Sie hinsichtlich der Schlussfolgerungen in Ziff. 6 des Vorentwurfs des Berichts vor? Wie müsste Ihrer Meinung nach die Beteiligung der Kantone aussehen?

Teilnehmende	Keine Bemerkung	Vorschläge
KANTONE		
AR	Kein Vorschlag, da nur marginal betroffen.	
AG		Teilt die Schlussfolgerungen des Berichts nicht in jedem Punkt. In drei Bereichen besteht Handlungsbedarf: Mangel an Standorten, Schutz der jenischen Sprache und insbesondere Kampf gegen Vorurteile. Notwendigkeit einer Zusammenarbeit zwischen Kantonen und Bund, besonders hinsichtlich des Mangels an Standorten.
BL		Aufgabenteilung zwischen Kantonen und Gemeinden. Diese sind zuständig für die Nutzung, die Kantone sind zuständig für Grundstücke und Infrastruktur, wobei das Einverständnis der Gemeinde Voraussetzung bleibt. Eine analoge Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen ist erforderlich. Im vergangenen Fünfjahreszeitraum hat Liestal einen Standort eingerichtet.
BE		Bedarf an Standplätzen; die Kapazitäten im Bildungsbereich müssen ausgebaut werden. Was den Bedarf an Standplätzen anbelangt, ist es am Bund, zu handeln, um eine gesamtschweizerische Lösung zu finden. Im Bildungsbereich sind Verbesserungen notwendig, was den Fernunterricht, die im Familienverband vermittelte Ausbildung sowie die Attestierung eines erreichten Bildungsniveaus anbelangt.
FR		Es müssen Standplätze für ausländische Fahrende geschaffen werden; die entsprechenden Dossiers müssen mit den Ortsansässigen und den Fahrenden vorbereitet werden, damit Probleme vermieden werden können. Eine entsprechende Schulung der Beauftragten ist erforderlich. Eine Beteiligung der Kantone ist nur da sinnvoll, wo ihre jeweiligen Zuständigkeitsbereiche tangiert werden.
GE	Die bestehenden Regelungen reichen hinsichtlich der Situation der Fahrenden aus.	
GR		Die Beteiligung des Bundes sollte sich auf die Schaffung von Stand- und Durchgangsplätzen für die Schweizer Fahrenden konzentrieren; der Bund sollte mit den Kantonen für die Schaffung von Durchgangsplätzen für ausländische Fahrende zusammenarbeiten.
JU		Der Kanton kann sich nicht über die Einrichtung von Stand- und Durchgangsplätzen hinaus zusätzlich finanziell investieren; die Gesamtproblematik muss auf eidgenössischer Ebene angegangen werden.
LU		Kein gezielter Handlungsbedarf; Verbesserungen sind möglicherweise erforderlich, was das Bildungsniveau anbelangt, dies impliziert jedoch eine Infragestellung der Lebensweise der Fahrenden und erfordert eine gezielte Willensanstrengung. Standplätze: die Einrichtung der vorgeschlagenen Plätze scheint möglich. 1 bis 2 Standorte in Luzern. Der Bund sollte

		Grundstücke zur Verfügung stellen. Für ausländische Fahrende bestehen zur Zeit in Luzern keine Einrichtungen; ein entsprechender Handlungsbedarf ist nicht bekannt; auf gesamtschweizerischer Ebene muss jedoch etwas unternommen werden.
NW		Verfügt über zu wenig Erfahrungen, um sich zur Standortproblematik äussern zu können. Bevölkerungszunahme, daher zusätzlicher Bedarf, vielleicht zu Lasten eventueller Standplätze. Die Gesuche der Fahrenden werden jedoch im Rahmen der Debatten über die Änderung des kantonalen Nutzungsplanes berücksichtigt.
SG		Konsultation: OK. Kinderarbeit: Zuständigkeit des Bundes. Der Bedarf an Standorten ist anerkannt, auf kantonaler Ebene werden Schritte unternommen. Kultur und Bildung: Zuständigkeit des Bundes. Obligatorische Schulpflicht: die Ursache des Problems ist, dass die Fahrenden ihren Wohnort nicht im Kantonsgebiet wählen. Jenische Sprache: Zuständigkeit des Bundes. Kampf gegen Diskriminierung: Kantonale Massnahmen werden getroffen. Die Kantone müssen sich in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen engagieren, insbesondere für die Schaffung von Stand- und Durchgangsplätzen. Wenn eine interkantonale Lösung zu finden ist, muss der Bund aktiv werden; daneben ist der Bund zuständig für die oben genannten Bereiche, überdies auch für die grossen Durchgangsplätze für ausländische Fahrende.
SH		Es müssen pragmatische Lösungen mit den Betroffenen gefunden werden. Das Kinderarbeitsverbot darf nicht abgeschwächt werden. Der Bund muss sich engagieren, gemeinsam mit Kantonen, Gemeinden und Fahrendenvereinigungen. Die Position des Bundes ist nicht akzeptabel, auch die Kantone befinden sich in einer schwierigen Situation und können nicht allein die gesamte Kostenlast für die Schaffung von Standorten tragen. Sie müssen auf Ebene der Infrastrukturen und Kosten unterstützt werden. Eine eventuelle Förderung der Kapazitäten der Fahrenden in Bereichen der Arbeits und Bildung ist mit diesen selbst abzuklären. Für den Kampf gegen Diskriminierung müssen die bestehenden Strukturen (EKR, usw.) genutzt werden; es sollten keine neuen Kanäle geschaffen werden.
SO		Es besteht Handlungsbedarf auf kantonaler Ebene für die Schaffung von Standorten; dies sollte jedoch mit dem Bund koordiniert und von diesem unterstützt werden. Die Kantone müssen ihre Tätigkeit miteinander koordinieren; der Bund muss sich ebenfalls engagieren.
SZ		Die Fahrenden können ihre Forderungen über die Stiftung ZSF und die Radgenossenschaft der Landstrasse geltend machen. Ansonsten sollten die hohen erforderlichen Investitionen vom Nachweis eines tatsächlichen Bedarfs der Fahrenden und einer Evaluierung dieses Bedarfs in den Kantonen abhängig gemacht werden.
TI		Dieser Bereich ist seit langem problematisch, und Behörden und Bevölkerung sind wenig dialogbereit. Es wurde beschlossen, diese Problematik im Rahmen eines kantonalen Nutzungsplanes zu berücksichtigen.
TG		Es besteht schon heute ein Dialog mit den Fahrenden; gegen einen Ausbau dieser Praxis ist nichts einzuwenden. Eine Schwächung des Kinderarbeitsverbots ist nicht akzeptabel. Es muss informiert werden, um gegen Vorurteile anzukämpfen und Bindungen zwischen Fahrenden und Sesshaften zu schaffen.
UR		Die bestehenden Regelungen im Bereich Kinderarbeitsverbot sind ausreichend und müssen von den Fahrenden respektiert werden. Scheinbar sollte gemäss Gutachten ein Standort im Kantonsgebiet geschaffen werden. Dies wird nicht über ein Baugesetz verlaufen; eine Lösung könnte über einen Richtplan gefunden werden. Bildung: Einverstanden mit dem Bericht; in Fall einer Ratifizierung sollte sich der Bund stärker engagieren, zu vieles geht zu Lasten der Kantone. Erziehung: kein rechtliches Problem, doch müssen pragmatische Lösungen gefunden werden. Starke Belastung von Kantonen und Gemeinden; im Fall eines Ausbaus von Massnahmen ist eine Beteiligung des Bundes erforderlich. Der Kampf gegen Diskriminierungen ist Sache des Bundes, während die Kantone dafür zuständig sind, allfällige Kampagnen konkret durchzuführen.
VS		Es ist schwierig, zu einer allfälligen Ratifizierung Stellung zu nehmen; die vorgeschlagenen Massnahmen sollten es erlauben, hier klarer zu sehen. Es wäre gut gewesen, über eine präzisere Einschätzung der möglichen Konsequenzen einer Ratifizierung zu verfügen; dabei ist jedoch der programmatische Charakter dieses Rechtsinstruments nicht zu vergessen.
EDK	Kein spezifischer Handlungsbedarf im	

	Bildungsbereich.	
POLITISCHE PARTEIEN		
FDP		Das Kinderarbeitsverbot darf nicht angetastet werden. Das entsprechende Kapitel ist unvollständig und entbehrt stellenweise der Logik; es sollte revidiert werden. Das geltende Recht sowie der Bundesgerichtsentscheid begründen eine Handlungspflicht, was die Schaffung von Standplätzen anbelangt; die anfallenden Kosten sollten zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden aufgeteilt werden; sie dürfen nicht allein zu Lasten der Gemeinden gehen.
SP		Eine Einschätzung des eigentlichen Bedarfs ist schwierig; daher ist die Schlussfolgerung verfehlt, dass im Falle einer Ratifizierung umfangreiche Investitionen erforderlich seien. Standorte müssen geschaffen werden, der Bedarf scheint aber zu hoch eingeschätzt zu werden. Die Möglichkeit, ehemalige Militärareale zu nutzen, ist begrüssenswert. Bedeutender Handlungsbedarf besteht im Berufsbildungsbereich, dies jedoch unabhängig von einer allfälligen Ratifizierung; dasselbe gilt für den obligatorischen Schulbesuch. Was den Kampf gegen Diskriminierung anbelangt, bleibt viel zu tun; eine Ratifizierung würde ein starkes Signal in diesem Sinne geben.
Grüne		Die Schweiz muss unabhängig von einer allfälligen Ratifizierung handeln. Die Grünen schliessen sich der Position der EKR an. Der Bericht ist als Gelegenheit zu sehen, einen Aktionsplan mit konkreten Massnahmen und Umsetzungsfristen für den Kampf gegen Diskriminierung zu verabschieden. Der Bund verfügt über die rechtliche Basis, um zu handeln. Es stellt sich die Frage, ob ein Rahmengesetz erforderlich wäre, das die Aufgabenbereiche der Kantone und der Gemeinden näher definiert. Es muss eine Arbeitsgruppe geschaffen werden, in der Bund, Kantone, Gemeinden und Fahrende vertreten sind, um genau festzulegen, wie vorgegangen werden soll. Zudem muss die Rolle jedes der Vertretungsorgane der Fahrenden definiert werden. Die ausländischen Fahrenden müssen in den Diskussionsprozess über die Einrichtung von Standorten einbezogen werden. Getrennte Standorte sind abzulehnen. Die verschiedenen schweizerischen Vereinigungen sollten in diesem Zusammenhang eine Vermittlerrolle übernehmen, und die europäischen Institutionen sollten an der Debatte beteiligt werden. Ein Dialog zwischen all diesen Parteien sowie den Sesshaften ist notwendig, um das Zusammenleben und die Kenntnis des jeweils Anderen zu verbessern.
SPITZENVERBÄNDE DER WIRTSCHAFT UND BERUFSVERBÄNDE		
SGB		Das Kinderarbeitsverbot darf nicht geschwächt werden; es müssen Lösungen gefunden werden, die die Kultur der Fahrenden berücksichtigen. OK mit der Schlussfolgerung bezüglich der Berufsausbildung. Der Handlungsbedarf im Bereich obligatorische Schulpflicht muss erörtert werden; dies muss in den Kantonen zugänglich gemacht werden; die EDK hat hier eine wichtige Rolle zu spielen, sie könnte Richtlinien erlassen.
WEITERE ORGANISATIONEN		
Schweizerischer Gemeindeverband		Keine Stellungnahme, da innerhalb des Verbandes Meinungsunterschiede herrschen. Das Problem des Mangels an Standplätzen muss jedoch gelöst werden.
SSV	Einverstanden mit den Schlussfolgerungen.	Zusätzlich zu einer Lösung für die Standorte muss besonderes Augenmerk auf die Ausbildung der Fahrenden gelegt werden, damit diese finanzielle Autonomie erlangen und sich ein besseres Leben sichern können.
VLP		Beispielsweise wäre eine finanzielle Stärkung der die Fahrenden vertretenden Organe denkbar, wie es für auch für andere Organisationen der Fall ist (Behinderte, Konsumenten, usw.). Die Kantone könnten das Problem im Rahmen der Ausarbeitung der Richtpläne überdenken. Was den Bund anbelangt, so könnte dieser diese Frage im Rahmen der Revision seines Leitfadens zur Richtplanung aufnehmen und angeben, inwiefern ihr bei der Analyse der kantonalen Richtpläne im Hinblick auf ihre Annahme Rechnung getragen wird (Art. 11 RPG).

EKR		Ein Konsultationsmechanismus für Schweizer und ausländische Fahrende muss geschaffen werden. Kultur und Kinderarbeitsverbot widersprechen sich nicht; eine Interessensabwägung ist hier erforderlich. Die Kantone müssen Standorte schaffen; der Rahmen für das Wann und Wie muss jedoch vom Bund abgesteckt werden. Obligatorische Schulpflicht: keine spezifischen Massnahmen erforderlich; es muss jedoch gewährleistet werden, dass das Recht auf Bildung für die Fahrenden identisch wie für die Sesshaften garantiert ist. Der Bund sollte in diesem Sinne klare Leitlinien erlassen. Um gegen Diskriminierungen zu kämpfen, ist Sensibilisierung und die Schaffung eines Dialogs zwischen sämtlichen Beteiligten notwendig. Der Bericht muss als Gelegenheit dienen, einen Aktionsplan mit klaren Umsetzungsfristen für den Kampf gegen Diskriminierungen der Fahrenden festzulegen. Um die kantonale Umsetzung der nationalen und internationalen Verpflichtungen in diesem Bereich sicherzustellen, muss der Bund die jeweiligen Aufgaben präzise festlegen. Es bleibt abzuklären, ob dies über ein Rahmengesetz geschehen sollte, damit klare Massnahmen und Fristen definiert werden können. Eine Arbeitsgruppe ist mit der Umsetzung dieser Massnahmen zu beauftragen; in ihr müssen sämtliche Beteiligten vertreten sein. Das Ziel besteht darin, eine kohärente Umsetzung auf kantonaler Ebene sowie Koordination und Kohärenz zwischen den verschiedenen die Fahrenden vertretenden Organisationen zu garantieren. Die Bedürfnisse der ausländischen Fahrenden müssen berücksichtigt werden, idealerweise nicht getrennt von jenen der Schweizer Fahrenden. Es ist wichtig, sich auf die Vermittlung durch die Fahrendenvereinigungen zu stützen und mit den auf internationaler Ebene bestehenden Organisationen zusammenzuarbeiten. Gegenseitiges Vertrauen zwischen Fahrenden und Sesshaften muss aufgebaut werden; dies gilt jedoch auch für die Behörden und die ausländischen Fahrenden.
Stiftung ZSF		Wie schon erwähnt, widersprechen die Schlussfolgerungen dem Bericht selbst, aus dem hervorgeht, dass die Voraussetzungen für eine Ratifizierung erfüllt wären. Vorschläge für Massnahmen werden im Zusammenhang mit Teil II gemacht; was den Rest anbelangt, erlaubt Art. 34 Ü 169 eine gewisse Flexibilität in der Umsetzung, der im Bericht nicht genügend Rechnung getragen wird. Wir erwarten einen realistischeren und weniger negativ-defensiven Ansatz.
Radgenossenschaft der Landstrasse		Die Schweizer Fahrenden müssen als eine Ethnie anerkannt werden; sie erfüllen die Anwendungsbedingungen des Ü 169. Die Identität der Fahrenden und ihre Spezifität müssen anerkannt werden. Die Radgenossenschaft der Landstrasse ist ein politisches Repräsentationsorgan und damit verfügt sie auch über eine Struktur. Die Radgenossenschaft fordert, dass die Fahrenden als eine kulturelle, ethnische und linguistische Minderheit anerkannt werden. Die Fahrenden werden nicht in den politischen Entscheidungsprozess integriert und haben keinen Einfluss auf Beschlüsse. Die jenische Sprache ist nicht ans Schweizer Territorium gebunden, sondern ans Territorium der Fahrenden, es handelt sich um eine gesprochene, nicht geschriebene Sprache. Die Fahrenden haben im Gegensatz zu den Sesshaften nicht die Möglichkeit, ihre Rechte einzufordern. Was die Ausbildung der Jugendlichen und die Arbeit anbelangt, so muss die von den Eltern vermittelte Ausbildung sowie die notwendige Freizeit für die Jugendlichen berücksichtigt werden; entsprechende Richtlinien sind ausgearbeitet worden. Die Bindung an Grund und Boden ist im Gegensatz zur Aussage des Berichts sehr wichtig, denn er ist die Grundlage der Existenz. Wir sehen keinen Grund dafür, Art. 14 (Recht auf Grundbesitz) vom Anwendungsbereich des Ü 169 auf die Fahrenden auszunehmen, da die Fahrenden in diesem Zusammenhang über eine bedeutende Geschichte und Kultur verfügen. Die Kantone müssen sich ebenfalls engagieren, nicht allein der Bund.
Gesellschaft für bedrohte Völker		Die Schlussfolgerungen entsprechen der Analyse nicht. Es verbleiben eine grosse Unsicherheit und ein bedeutender Ermessensspielraum; sie bewirken, dass man nicht darauf schliessen kann, dass rechtliche Anpassungen und ein finanzielles Engagement erforderlich sind. Konsultation: Widerspruch; Ja zu einer Ratifizierung, die es dem Bund erlauben würde, die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Beteiligten in diesem Bereich zu stärken und zu klären. Kinderarbeitsverbot: es steht nicht fest, dass eine Änderung Folgen für den Schutz der Kinder hätte. In diesem Bereich sind Widersprüche vorhanden. Standorte: die Einschätzung von 50 Mio. ist übertrieben und entspricht einer Idealsituation; man kann einfach handeln und die Lage der Fahrenden verbessern. Jedenfalls muss in diesem Bereich unabhängig von einer allfälligen Ratifizierung gehandelt werden; es ist daher falsch, zu behaupten, dass die erforderlichen Investitionen einen Grund dafür darstellten, nicht zu ratifizieren. Den Bedürfnissen der Fahrenden muss schon jetzt in den Vorarbeiten zur Revision des RPG Rechnung getragen

		werden; dasselbe gilt für die Partizipation. Eine Ratifizierung würde jedoch ein klares Signal des Bundes an Kantone und Gemeinden geben. Was den Berufsbildungsbereich anbelangt, sind auch hier die Bedürfnisse von einer Ratifizierung unabhängig; dasselbe gilt für die obligatorische Schulpflicht. Hinsichtlich der Sprache verpflichten uns die aus der Charta über die Minderheitensprachen hervorgehenden Verpflichtungen dazu, unabhängig von einer Ratifizierung aktiv zu werden. Die Schweiz muss zudem auch im Nichtratifizierungsfall gegen Vorurteile vorgehen.
Büro von Indigenen und Nomaden		Das Ü 169 ist auch auf die Fahrenden anwendbar, und ihre Situation unterscheidet sich nicht von jener der anderen Nomadenvölker. Das in den Ü 138 und 182 verankerte Kinderarbeitsverbot muss als mit dem Ü 169 kompatibel betrachtet werden; es müssen zusammen mit den Fahrenden Lösungen gefunden werden. Die Fahrenden sind ein Volk und müssen als solches anerkannt werden; sie verfügen seit langem über eine spezifische Kultur und über eine Sprache, sowie über eine eigenständige Lebensweise. Die Kantone müssen zum Handeln gezwungen sein; man darf dies nicht dem freien Ermessen der Gemeinden überlassen. In diesem Sinne sind Regeln zu erlassen.
Schäft qwant		Die verschiedenen Gemeinschaften müssen einzeln genannt werden; man darf nicht auf den Begriff "Fahrende" zurückgreifen. Die Beteiligung und Konsultierung dieser Gemeinschaften wird es erlauben, Fortschritte zu machen. Die Familienstruktur der Fahrenden muss erhalten werden. Ja zu einer Medien- und Kulturpolitik für die Fahrenden.
Pro Juventute		Nicht einverstanden mit den Schlussfolgerungen des Berichtes bezüglich der Kinderarbeit. Keine Notwendigkeit gesetzlicher Anpassungen, kein Signal gegen das Kinderarbeitsverbot. Bildung: OK zu den Schlussfolgerungen. Für die Schulen muss eine zufriedenstellende Lösung zusammen mit den Fahrenden gefunden werden, und zwar unabhängig von einer allfälligen Ratifizierung des Ü 169.
MERS Menschenrechte Schweiz		Der programmatische Charakter des Ü 169 sowie die im 7. Bericht über das Rahmenabkommen des Europarats beschriebene Ratifikationspolitik erlauben eine Ratifizierung, da nur minime Unterschiede bestehen und die erforderliche Grundlage schon aus den im Schweizer Recht bestehenden Instrumenten hervorgeht. Die erforderliche finanzielle Investition ist darüber hinaus akzeptabel; einzig bleibt damit die Frage des politischen Willens offen. Um die Partizipation zu verbessern, ist eine Unterstützung der Vertretung notwendig, die auch über eine finanzielle Unterstützung verläuft. Die Frage der Kinderarbeit darf nicht allein im Zusammenhang mit den Fahrenden, sondern muss im breiteren Rahmen angegangen werden, da sie alle betrifft und die entsprechenden Regelungen unabhängig von einer Ratifizierung gelten. Es muss etwas getan werden, um Standorte zu schaffen, und zwar unabhängig von einer allfälligen Ratifizierung. Daher ist es falsch, hier von umfangreichen erforderlichen Investitionen zu sprechen. Die Bedürfnisse im Berufsbildungs- und Erziehungsbereich dürfen nicht als ein Hindernis für eine allfällige Ratifizierung gesehen werden. Was die jenische Sprache betrifft, verweisen wir auf die Stellungnahme der Gesellschaft für bedrohte Völker.
Frau Joëlle Sambuc Bloise		Handlungsbedarf besteht auf allen Ebenen: Kantone, Gemeinden und Bund; es muss sichergestellt werden, dass die Fahrenden auf administrativer und rechtlicher Ebene nicht daran gehindert werden, ihr Leben als Nomaden zu führen (z.B. Art. 11 Genfer Baureglemente). Mehr Information ist ebenfalls erforderlich. Der Bund hat in diesem Bereich eine Koordinator und Initiator zu spielen.

Frage 418: Zweckmässigkeit der Ratifizierung des Übereinkommens Nr. 169 der IAO

Frage. Gemäss Vorentwurf des Berichts ist die Schweiz nicht in der Lage, das Ü 169 zu ratifizieren, denn ihr geltendes Recht erfüllt nicht alle in diesem Übereinkommen gestellten Forderungen. Zudem sind viele aus dem Ü 169 erwachsende Verpflichtungen nicht klar genug, insbesondere da Präzisierungen der Kontrollorgane der IAO fehlen. Eine allfällige Ratifizierung hätte in jedem Fall Auswirkungen auf die Kantone. Erachten Sie es als zweckmässig, dass die Schweiz das Ü 169 ratifiziert, und wenn ja, aus welchen Gründen? Wenn nein, aus welchen Gründen?

Teilnehmende	Für eine Ratifizierung	Gegen eine Ratifizierung	Andere Meinung
--------------	------------------------	--------------------------	----------------

KANTONE			
AR		Unsicher, was den Umfang des finanziellen Engagements anbelangt; gegen eine Ratifizierung.	
AG	Eher für eine Ratifizierung, die klar den Willen des Bundes signalisieren würde, sich für die Fahrenden einzusetzen. Zudem lässt dieses Übereinkommen hinsichtlich seiner Umsetzung einen gewissen Handlungsspielraum. Der Kanton Aargau unterstützt dies, wie es auch schon auf kantonaler Ebene mit Art. 48 der Kantonsverfassung geschehen ist. Grosse Umsetzungsflexibilität und Interesse der Fahrenden an einer Ratifizierung überwiegen gegenüber eventuellen Vorbehalten gegen eine Ratifizierung.		
BL		Einverstanden mit dem Bericht. Um sich zu einer Ratifizierung äussern zu können, muss erst in einem gesonderten Kapitel der Umfang des finanziellen Engagements für die Kantone / den Bund transparent dargelegt werden. Der Bericht reicht für einen Entscheid in diesem Punkt nicht aus.	
BS		Eher gegen eine Ratifizierung. Eine endgültige Stellungnahme ist nicht möglich, solange ein Beschluss der Kontrollorgane fehlt. Vorsicht vor Ungleichbehandlung zwischen Inhabern einer Aufenthaltsbewilligung, die sich nicht frei von Kanton zu Kanton fortbewegen können, und ausländischen Fahrenden, denen dies erlaubt ist; eine allfällige Ratifizierung dürfte nicht dazu führen.	
BE		Gegen eine Ratifizierung auf Grund der Unsicherheit bezüglich des Geltungsbereichs des Ü 169.	
FR		Kürzlich wurde eine Kommission für die Fahrenden ins Leben gerufen; sie wird die Kantonsregierung in dieser Frage beraten und die geplanten Standorte verwalten. Es ist zum heutigen Zeitpunkt nicht sinnvoll, das Ü 169 zu ratifizieren. Das Ü 169 scheint nicht auf die Fahrenden anwendbar zu sein, da diese weder eingeborenen noch in Stämmen lebenden Völkern entsprechen. Sie pflegen unterschiedliche Lebensweisen und ihre Gebräuche unterscheiden sich sehr von jenen der Sesshaften, nicht zuletzt, was ihre wirtschaftlichen Tätigkeiten anbelangt.	
GE		Gegen eine Ratifizierung; die bestehenden Regelungen reichen aus. Zu viele offene Fragen. Eine Änderung des ArG scheint äusserst problematisch angesichts der Ratifizierung der Ü 182 und 138, umso mehr, als die	

		Thematik Kinderarbeit die Schweizer Fahrenden nicht zu betreffen scheint.	
GR			Glücklich darüber, dass dieses Thema aufgegriffen wird, distanziert sich jedoch etwas vom Bericht, da die auf schweizerischer und internationaler Ebene schon bestehenden Rechtsinstrumente ja offenbar die aus dem Ü 169 hervorgehenden Verpflichtungen schon abdecken. Da eine Ratifizierung rechtliche Unterschiede ausschliesst, würde sie einen klaren politischen Willen der Schweiz voraussetzen, den Diskriminierungen, denen die Fahrenden in der Schweiz ausgesetzt sind, ein Ende zu setzen.
JU			Äussert sich nicht, da zuwenig Kenntnisse bezüglich der in den anderen Punkten angesprochenen Sachverhalten.
LU		Gegen eine Ratifizierung wegen der Sparmassnahmen von Bund und Kantonen; Ressourcenmangel. Dieselbe Lage herrscht in Kantonen wie Luzern, der Einsparungen machen muss. Keine neuen finanziellen Verpflichtungen, solange unsicher ist, ob man die schon bestehenden überhaupt einlösen kann.	
NE	Das erforderliche Engagement scheint nicht übertrieben hoch zu sein. Grosser Ermessensspielraum bei der Umsetzung. Es scheint, dass eine Anpassung des Schweizer Rechts sowohl vor als auch nach einer Ratifizierung erfolgen könnte.		
NW		Gegen eine Ratifizierung, die Situation ist nicht klar genug.	
OW		Auch heute noch viel Diskriminierung und Missachtung; eine bedeutende Sensibilisierungsarbeit ist vonnöten, um die Situation zu verbessern, da die Welt der Fahrenden kaum bekannt ist. Im Bericht wird gesagt,	

		dass das Ziel nicht darin bestehe, die Frage der Ratifizierung zu beantworten; entsprechend besteht Unklarheit. Aus Teilbericht II geht offenbar hervor, dass die erforderlichen Voraussetzungen erfüllt werden könnten, eine Ratifizierung würde jedoch ein finanzielles Engagement der Kantone und Gemeinden verlangen; entsprechend gegen eine Ratifizierung, da dies nicht vorrangig zu sein scheint.	
SG	Eine Ratifizierung ist angemessen und kommt einem Schritt im Kampf gegen die Diskriminierung der Fahrenden gleich; zudem entkräftet der grosse Umsetzungsspielraum die Argumente gegen eine Ratifizierung. Dazu kommt, dass die meisten Verpflichtungen schon im geltenden nationalen und internationalen Recht verankert sind. Allerdings kann die Situation der Fahrenden auch ohne Ratifizierung verbessert werden.		
SH		Gegen eine Ratifizierung auf Grund der im Bericht genannten Argumente; es muss jedoch gehandelt werden, um gegen die Diskriminierung der Fahrenden anzugehen.	
SO	Wie die Stiftung der Meinung, dass die Schlussfolgerungen des Berichts seinem sonstigen Inhalt widersprechen. Dazu kommt, dass hinsichtlich der Umsetzung dieses Übereinkommens ein grosser Handlungsspielraum besteht, weshalb eine Ratifizierung kein Risiko birgt. Nach eigener Auffassung erfüllen die Fahrenden das objektive Anwendungskriterium des Ü 169 nicht, sie können nicht als Stamm eingestuft werden, da sie weder genügend organisiert sind noch über eine hierarchische Struktur verfügen; zudem sind viele Fahrende heute sesshaft und erfüllen dieses Kriterium nicht. Eine Ratifizierung hätte daher in der Schweiz kaum Auswirkungen; sie sollte nur aus Gründen der internationalen Solidarität erfolgen. Wichtig ist vor allem eine prioritäre Umsetzung des Teilberichts II.		
SZ		Gegen eine Ratifizierung angesichts der verbleibenden Unsicherheiten, der umfangreichen erforderlichen Investitionen und der unerwünschten Konsequenzen, die sich hinsichtlich des Kinderarbeitsverbots ergeben könnten.	
TI		Die Problematik ist seit den 80er Jahren bekannt. Das Parlament hat sich stark für diese Frage interessiert; siehe Antworten, die auf die entsprechenden Fragen eingegangen sind. Eine allfällige Ratifizierung hätte weit	

		reichende Konsequenzen, nicht nur für Kantone und Gemeinden, sondern auch in politischer Hinsicht. Was im Rahmen des Europarats vorhanden ist, scheint ausreichend und hat den Kanton zur Schaffung der Kommission "Fahrende" gebracht.	
TG		Schliesst sich den Schlussfolgerungen des Berichts an. Zu viele Unsicherheiten und Ablehnung einer eventuellen Anpassung bestimmter Aspekte, wie zum Beispiel des Kinderarbeitsverbots.	
UR		Schwierigkeiten schon seit langer Zeit, da keine entsprechend ausgerüsteten Grundstücke vorhanden sind und in erster Linie ausländische Fahrende kommen. Offen für eine gesamtschweizerische Lösung, die eine Verbesserung der Lage bringen würde. Es gibt keine Garantie dafür, dass die Schaffung eines Standorts im Kanton die bestehenden Probleme beseitigen würde. Angesichts der Schwierigkeit, unsere Verpflichtungen bezüglich des Minderheitenschutzes umzusetzen, sind wir gegen eine Ratifizierung. Zudem bestehen schon Vorkehrungen, die einen Schutz sicherstellen.	
VS	Für den Schutz der eingeborenen und in Stämmen lebenden Völker, daher für eine Ratifizierung. Dieses neue Rechtsinstrument würde einer Orientierungshilfe für die Problematik der Stand- und Durchgangsplätze im RPG-Rahmen gleichkommen.		
VD			Nimmt nicht Stellung.
ZG		Eine allfällige Ratifizierung würde ein im Vergleich zum Umfang der Problematik in der Schweiz übertriebenes politisches und administratives Engagement erfordern. Dieses Rechtsinstrument ist nicht auf die Schweiz zugeschnitten; daher ziehen wir es vor, die Frage seiner Ratifizierung für den Augenblick offen zu lassen.	
ZU	Für eine Ratifizierung, um die Situation der Fahrenden zu regeln und aus Gründen der Solidarität. Mit entsprechenden Massnahmen und Investitionen scheint es möglich, dieses Instrument zu ratifizieren.		
POLITISCHE PARTEIEN			
FDP		Es wäre sinnvoll, klarzustellen, ob die Fahrenden das objektive Anwendungskriterium erfüllen. Angesichts der in der Schweiz auf nationaler und internationaler Ebene geltenden Regelungen zum Schutz der Minderheiten und der Fahrenden sind wir gegen eine Ratifizierung,	

		umso mehr, als sie völlig wirkungslos wäre, sollten die Fahrenden vom Anwendungsbereich ausgenommen sein, und andernfalls nur eine kleine Anzahl Personen betreffen würde.	
SP	Für eine baldige Ratifizierung aus Gründen der nationalen und internationalen Menschenrechtspolitik; die Grundsätze des Ü 169 werden in unserer innerstaatlichen Politik schon berücksichtigt. Zudem sind die rechtlichen Grundlagen schon vorhanden; eine Ratifizierung würde als starkes Signal der Solidarität dienen.		
SVP		Gegen eine Ratifizierung und die möglicherweise daraus folgenden rechtlichen Anpassungen. Man muss sich auf das Vorhandene beschränken; die finanzielle Lage des Bundes erlaubt es nicht, darüber hinauszugehen.	
EVP	Die Fahrenden sind keine eingeborenen Völker im Sinne der UNO; daher sind sie nicht betroffen. Trotzdem für eine Ratifizierung des Ü 169, nach Interessensabwägung und aus moralischen Gründen.		
Grüne	Die Ratifizierung des Ü 169 sollte ein Ziel für den Bundesrat darstellen, trotz der Ablehnung der Motion der APK-N. Es ist wichtig, gegen die Diskriminierung der Fahrenden anzukämpfen, und Investitionen rechtfertigen sich aus dem Blickwinkel der Menschenrechte. Die Schweiz muss unabhängig von einer allfälligen Ratifizierung handeln.		
SPITZENVERBÄNDE DER WIRTSCHAFT UND BERUFSVERBÄNDE			
SGB	Für eine Ratifizierung, die für den Bundesrat ein Ziel darstellen sollte; so oder so muss auf der Grundlage der schon bestehenden Regelungen, die Diskriminierungen verbieten, gehandelt werden. Für die weiteren Fragen schliessen wir uns der Stellungnahme der EKR an.		
Schweizerischer Arbeitgeberverband		Massnahmen und Themen gehören in erster Linie in den Kompetenzbereich der Kantone; angesichts der angespannten finanziellen Lage ist die Zweckmässigkeit zusätzlicher Massnahmen nicht zu ersehen. Gegen eine Ratifizierung des Ü 169, da das Schweizer Recht nicht übereinstimmt und das Ü 169 zudem auf europäischer Ebene kaum ratifiziert worden ist; es handelt sich um ein für die IAO atypisches Instrument.	
Schweizerischer Gewerbeverband		Kaum oder gar nicht betroffen; nur eine einzige Antwort seitens der Waadtländer Handelskammer, die sich	

		gegen eine Ratifizierung des Ü 169 ausspricht, unabhängig davon, ob es sich auf die Fahrenden erstreckt oder nicht, da die geforderten Massnahmen viel zu weit gehen, insbesondere das Erfordernis rechtlicher Anpassungen.	
FER			Keine endgültige Stellungnahme, jedoch Zweifel daran, dass die Fahrenden sich genügend differenzieren, um als in Stämmen lebendes Volk gelten zu können; zudem könnten auch andere Minderheiten aus dem Blickwinkel dieses Übereinkommens einen Sonderstatus beanspruchen, was Art. 8 der Bundesverfassung widersprechen würde. Schliesslich haben nur wenige europäische Länder dieses Instrument ratifiziert.
WEITERE ORGANISATIONEN			
Schweizerischer Gemeindeverband			Unterschiedliche Stellungnahmen innerhalb des Gemeindeverbandes bezüglich der Zweckmässigkeit einer Ratifizierung des Ü 169, dazu Unsicherheit bezüglich der Frage, ob dieses Instrument auf die Fahrenden anwendbar sei.
SSV			Unterschiedliche Stellungnahmen bezüglich der Zweckmässigkeit einer allfälligen Ratifizierung. Einige sind dafür, auf Grund des programmatischen Charakters und der Menschenrechtsrelevanz, die für eine Anerkennung der Konformität spricht; eine Ratifizierung würde jedoch den politischen Willen zu

			seiner Umsetzung voraussetzen. Andere sind dagegen, da unklar bleibt, ob die Fahrenden davon betroffen sind, und weil von der Beantwortung dieser Frage abhängt, was bei seiner Umsetzung alles anfällt. Eine Ratifizierung darf nur erfolgen, wenn in diesem Bereich ein klarer politischer Wille vorhanden ist.
FSU		Gegen eine Ratifizierung, da das in der Schweiz Vorhandene in diesem Bereich schon eine ausreichende Handlungsgrundlage bietet. Der Dialog zwischen den Fahrenden und den anderen Beteiligten muss gestärkt werden. Die Fahrenden müssen die Initiative ergreifen und ihre Interessen geltend machen.	
VLP			Kann nicht Stellung nehmen, da nur am Rande zuständig. Es sollten jedoch Massnahmen ergriffen werden, um die Konsultierung der Fahrenden zu verbessern, dazu sollten Stand- und Durchgangsplätze geschaffen werden, und zwar unabhängig von einer allfälligen Ratifizierung des Ü 169.
EKR	Trotz der Ablehnung der Motion der APK-N sollte die Ratifizierung des Ü 169 als ein wichtiges Ziel eingestuft werden. Die geforderten Massnahmen müssen auf der Grundlage des geltenden Rechts und unabhängig von einer allfälligen Ratifizierung umgesetzt werden. Im Bericht geht es daher nicht nur um die Frage einer Ratifizierung, sondern im weiteren Sinne darum, was langfristig getan werden muss.		
Stiftung ZSF	Bei meisten genannten Verpflichtungen gehen schon aus dem geltenden Schweizer Recht hervor. Der Bericht ist so verfasst, dass eine Ablehnung einer Ratifizierung daraus abzuleiten ist. Der Umfang einiger Massnahmen und finanziellen Implikationen ist übertrieben dargestellt. Für eine raschestmögliche Ratifizierung im Sinne eines klaren politischen Signals für den Willen, etwas für die Fahrenden		

	und gegen Diskriminierungen zu unternehmen. Der programmatische Charakter des Ü 169 und die Tatsache, dass es sich dabei um einen Menschenrechtsvertrag handelt, machen eine Ratifizierung möglich und lassen gleichzeitig einen ausreichenden Handlungsspielraum bei der Umsetzung. Dies war schon beim Rahmenabkommen des Europarats über den Schutz nationaler Minderheiten der Fall.		
Radgenossenschaft der Landstrasse	Das Ü 169 ist auf die Fahrenden-Minderheit in der Schweiz anwendbar und sollte daher von der Schweiz ratifiziert werden. Dies würde einem entscheidenden Schritt hin zur Anerkennung dieser kulturellen Minderheit gleichkommen. Die bestehenden rechtlichen Regelungen reichen nicht aus, um die Situation der Fahrenden ausreichend zu berücksichtigen; eine Ratifizierung würde nicht alle Probleme lösen, würde jedoch ein klares Signal im gewünschten Sinne geben. Schon heute muss das Rahmenabkommen über den Schutz nationaler Minderheiten umgesetzt werden, was jedoch nicht immer der Fall ist. Die Ratifizierung stellt für die Fahrenden eine Priorität dar, denn sie entspricht einer Anerkennung ihres Status als ethnische, kulturelle und linguistische Minderheit. Sie würde nicht alle Hindernisse beseitigen, wäre aber eine grosse Hilfe für die Verbesserung der Lage der Fahrenden.		
Actions Sinti Jenisch Suisses	Für eine Ratifizierung aus Gründen der internationalen Solidarität sowie mit den Fahrenden auf nationaler Ebene. Der programmatische Charakter des Instrument erlaubt eine gewisse Flexibilität. Öffentliche politische Anerkennung, um die Fehler der Vergangenheit wiedergutzumachen; dies würde eine Grundlage für gute Beziehungen zwischen Sesshaften und Fahrenden schaffen. Das Ü 169 schafft die notwendige Schnittstelle zwischen den Völkern. Das Ü 169 ist nur auf Staatsangehörige anwendbar und betrifft nur spezifische Rechte, die vom mit der Umsetzung betrauten Staat genauer festgelegt werden. Vom Instrument betroffen sind staatsangehörige Bevölkerungsgruppen, die stabil im Staatsgebiet wohnhaft sind. Die hervorgehenden Rechte werden dann zwischen den anerkannten staatsangehörigen Gruppen und dem Staat geregelt; sie können nicht einfach von jedem beansprucht werden.		
Gesellschaft für bedrohte Völker	Die Frage einer Ratifizierung darf nicht nur unter dem Gesichtspunkt der innerstaatlichen Politik eines Landes betrachtet werden; es geht auch um die Situation aller		

	eingeborenen Völker der Welt. Die Schweiz muss dieses Instrument ratifizieren, um die Lage der oft marginalisierten eingeborenen Völker in der Welt zu verbessern. Eine Ratifizierung würde einem klaren und wichtigen Signal für den Schutz der eingeborenen und in Stämmen lebenden Völker gleichkommen. Zudem räumt das Ü 169 einen weit reichenden Handlungsspielraum ein, und im geltenden Schweizer Recht sind schon identische Verpflichtungen verankert. Das Finanzargument verhält nicht, da Handlungspflicht schon auf der Grundlage der in der Schweiz geltenden Instrumente besteht; entsprechend darf man sich hier nicht nur auf das Ü 169 beschränken. Dieses Übereinkommen würde jedoch den Dialog zwischen allen Beteiligten stärken.		
Verein Schinagel	Die Fahrenden fordern ihre Anerkennung als ein Volk, und nicht nur als eine nationale Minderheit. Das Ü 169 würde ein stärkeres Engagement erlauben, wie es z.B. für die rätoromanische Bevölkerung der Fall ist.		
Büro von Indigenen und Nomaden	Für eine Ratifizierung des Ü 169. Die Förderung der Kultur der Fahrenden erfordert, dass ein rechtlicher Rahmen geschaffen wird, der den Bedürfnissen dieser Menschen gerecht wird.		
Schäft qwant			Nimmt nicht Stellung, ist jedoch implizit dafür.
MERS Menschenrechte Schweiz	Für eine Ratifizierung aus den zu Frage 417 genannten Gründen.		
Frau Joëlle Sambuc Bloise	Die Schweiz muss ratifizieren. Es würde eine neue Bekräftigung von Verpflichtungen mit sich bringen, die schon bestehen; das geltende Schweizer Recht ist schon jetzt nicht konform; gleichzeitig würde ein gewisser Handlungsspielraum verbleiben. Ratifizierung aus Gründen der internationalen Solidarität mit den eingeborenen und in Stämmen lebenden Völkern sowie im Einklang mit der schweizerischen Menschenrechtspolitik, zudem für die Fahrenden, um auf politischer Ebene den Willen zum Handeln zu signalisieren und um ein positives Signal an diese Gemeinschaft auszusenden, die in der Vergangenheit schon vieles erlitten hat. Eine Ratifizierung wäre zudem logisch angesichts der Anerkennung der Fahrenden als nationale Minderheiten im Rahmen des Rahmenabkommens des Europarats. Da die Fahrenden über kein Territorium verfügen, sind sie für ihren Schutz von den Kantonen und		

	Gemeinden abhängig; dieser wird jedoch nicht überall angemessen und ausreichend gewährt.		
--	--	--	--