

**Parlamentarische Initiative
Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende»**

Bericht der Kommission für soziale Sicherheit

vom 28. August 1991

Sehr geehrter Herr Präsident,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir unterbreiten Ihnen hiermit den Bericht und Antrag zu einer Stiftung für Schweizer Fahrende. Wir bitten Sie, dem vorgelegten Bundesgesetz zuzustimmen.

Gleichzeitig beantragen wir Ihnen, folgenden parlamentarischen Vorstoss abzuschreiben.

1990 P zu 89.077 Unterstützung von Fahrenden
(N 4. 10. 90, Kommission für soziale Sicherheit)

28. August 1991

Im Namen der Kommission
Der Präsident: Heinz Allenspach

Bericht

1 Einleitung

Ende vergangenen Jahres sind bei den Beratungen zum Bundesgesetz über die Zuständigkeit für die Unterstützung Bedürftiger offene Fragen im Zusammenhang mit der aktuellen Lebenssituation der Fahrenden in unserem Land aufgetaucht. Am 4. Oktober 1990 hat der Nationalrat ein Postulat überwiesen, worin der Bundesrat gebeten wird, Möglichkeiten zu prüfen, wie den fahrenden Schweizer Bürgerinnen und Bürgern im Bedarfsfall unbürokratisch und ohne Diskriminierung Unterstützung gewährt werden kann, wo immer sie sich in der Schweiz aufhalten.

Eine interfraktionelle Arbeitsgruppe¹⁾ hat sich mit dem Problem weiterbeschäftigt und zusammen mit dem Bundesamt für Kultur zuhanden der Kommission für soziale Sicherheit einen Lösungsvorschlag ausgearbeitet. Die Kommission hat das Anliegen aufgenommen und unterbreitet es dem Rat in Form einer parlamentarischen Initiative.

Sie weist ausdrücklich darauf hin, dass die Stiftung die Gegenwarts- und Zukunftsprobleme der Fahrenden anpacken will. Es geht nicht um Vergangenheitsbewältigung. Die Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende» steht in keinem Zusammenhang mit dem Hilfswerk «Kinder der Landstrasse» und dem damit verbundenen Wiedergutmachungsfonds.

2 Grundinformationen und Ausgangslage

Eine vom Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement (EJPD) eingesetzte Studienkommission hat bereits 1983 in ihrem Bericht die Lage und die zu lösenden Probleme der Fahrenden in der Schweiz eingehend dargestellt. Stichwörter daraus: Standplätze, Durchgangsplätze, Aufenthalt und Niederlassung, Ausbildung und Schulpflicht, Berufsausübung, Fürsorge und medizinische Betreuung, kulturelle Tätigkeiten, ausländische Fahrende. Der Bericht mündet in zahlreiche Empfehlungen, welche sich an Bund und Kantone richten. So wurden denn auch der Bericht und die Empfehlungen sämtlichen Kantonen zur Kenntnis gebracht. Das Echo war aber äusserst gering, und die Arbeiten der Kommission sind bisher leider weitgehend ohne konkrete Folgen geblieben.

Das nicht standortgebundene Leben und Arbeiten der nach gängigen Schätzungen gut 5000 in der Schweiz lebenden und zahlreicher vor allem im Sommer in die Schweiz einreisender Fahrender ist die Hauptursache der täglichen Schwierigkeiten, die sich sowohl für die Fahrenden als auch für die kommunalen, kantonalen und eidgenössischen Instanzen im Umgang mit ihnen ergeben.

¹⁾ Heinz Allenspach, Susanne Daepf, Eugen David, Susi Eppenberger, Angeline Fankhauser, Herbert Mäder, Hans Meier (Glattfelden), Lili Nabholz-Haidegger, Monika Stocker

Mit Ausnahme des Einlasses Fahrender an der Landesgrenze wäre die Beschäftigung mit den Fahrenden eine ausschliesslich in den Kompetenzbereich der Kantone und Gemeinden fallende Angelegenheit, die allerdings im allgemeinen zugunsten dieser Bevölkerungsgruppe sehr wenig unternehmen. Für die Rahmenbedingungen und für gewisse übergreifende Massnahmen trägt aber der Bund eine Mitverantwortung und kann in diesem Zusammenhang wichtige Koordinationsfunktionen übernehmen. Bei den Fahrenden wird dies zusätzlich noch dadurch legitimiert, dass diese zwar je einen juristischen Wohnsitz haben, aber eben gerade nicht an einem bestimmten Ort ansässig sind. 1988 hat das bundesintern seit 1984 für die Belange der Fahrenden zuständige Bundesamt für Kultur (BAK) ein auf die Praxis ausgerichtetes kleines Handbuch «Fahrende unter Sesshaften» veröffentlicht, welches die Anliegen und Bedürfnisse des Fahrenden Volkes in der Schweiz vor allem auch zuhänden der kommunalen und kantonalen Behörden skizzierte. Auch aus dieser Studie geht die Erfordernis von gewissen minimalen Massnahmen auf Bundesebene deutlich hervor.

Früher bearbeitete das EJPD die einschlägigen Fragen, seit 1984 erledigt dies das BAK. Obwohl die kulturelle Komponente in diesem Bericht nicht absolut oberste Priorität hat, scheinen die Fahrenden die Ansiedlung des Dossiers beim BAK zu begrüssen. Jedenfalls gelang es in den vergangenen Jahren den Sachbearbeitenden im BAK, mit den Exponenten der Fahrenden ein Vertrauensverhältnis aufzubauen. Wird davon ausgegangen, dass dem Bund vorwiegend Koordinationsfunktion zukommt, ist diese Zuordnung zum BAK wohl grundsätzlich vertretbar. Die vielfältigen Probleme der Fahrenden in der Schweiz stellen allerdings im BAK im jetzigen Zeitpunkt einen erheblichen Zeitaufwand dar.

Dem BAK steht seit 1987 ein Jahreskredit von gegenwärtig 250 000 Franken zur Unterstützung der inländischen Fahrenden zur Verfügung. Dieser Betrag wird vollumfänglich an die Radgenossenschaft der Landstrasse ausbezahlt, welche ihrerseits einen kleinen Teil der Summe (insgesamt 60 000 Fr.) an weitere Organisationen der Fahrenden weiterleitet. Die 1975 gegründete Radgenossenschaft der Landstrasse kann faktisch als Dachverband der Fahrenden in der Schweiz bezeichnet werden. Sie unterhält in Zürich eine Geschäftsstelle, welche neuerdings ganztätig mit einer Sekretärin besetzt ist. Ziel der Radgenossenschaft ist es, gemäss ihren eigenen Worten, *«die Interessen der Fahrenden gegenüber dem Staat wahrzunehmen, hinsichtlich der Niederlassungs- und Gewerbefreiheit, in Fragen der Schulpflicht, der Stand- und Durchgangsplätze und bei der Vernehmlassung von Gesetzen, welche die Fahrenden speziell betreffen»*.

Der Themenkreis «Kinder der Landstrasse» ist von den im folgenden dargestellten Problemen klar zu trennen und findet daher keine besondere Darstellung. Als federführende Stelle des Bundes im Bereich Vergangenheitsbewältigung, soweit diese davon überhaupt betroffen ist, fungiert die Stiftungsaufsicht beim Generalsekretariat des Eidgenössischen Departementes des Innern (EDI). Das BAK bietet hiefür lediglich eine technisch-administrative Unterstützung. Während es dort um die gemeinsam mit den Kantonen und den Betroffenen angestrebte Wiedergutmachung von in der Vergangenheit geschehenem Unrecht geht, soll mit den vorliegend skizzierten Lösungsansätzen die gegenwärtige Lebenssituation der Fahrenden verbessert und ein positiver Schritt in die Zukunft getan werden.

21 Hauptprobleme

211 Schweizer Fahrende

In manchen Kantonen und in der Nähe wichtiger Städte fehlen einerseits *Standplätze*, die eine Überwinterung erlauben, und andererseits auch sog. *Durchgangsplätze* für die durchziehenden Familien, die ihren Lebensunterhalt nomadisch erwerben (ideale Grösse: für 10 bis 15 Wagen). Dies führt zu teilweise prekären Verhältnissen auf den wenigen zur Verfügung stehenden Plätzen und zu einer einseitigen Konzentration in bestimmten Kantonen.

Im Zusammenhang mit ihren angestammten Tätigkeiten stellen sich den Schweizer Fahrenden Schwierigkeiten, indem weder die kantonalen *Gewerbegeetze* noch allfällig in Frage kommende Bundesgesetze (Handelsreisendengesetz) auf sie zugeschnitten sind.

Nach wie vor stellt auch die *schulische Ausbildung* junger Fahrenden ein unge löstes Problem dar. Zwar ist es in einigen Kantonen möglich, dass fahrende Kinder während der Sommerzeit (d. h. wenn ihre Eltern herumreisen) vom Schulbesuch dispensiert werden und gemäss Weisung der Lehrer von ihren Eltern unterrichtet werden. Allerdings sind damit grosse Nachteile für die Qualität der Ausbildung verbunden, so dass viele fahrende Eltern für die Dauer der Schulbildung ihrer Kinder ihre angestammte Lebensweise aufgeben müssen, um ihren Kindern einen gegelerten Schulbesuch zu ermöglichen.

212 Ausländische Fahrende

Spezielle Plätze zur Aufnahme der periodisch, das heisst in der Zeit von Mai bis Oktober in unser Land einfahrenden, meist grossen ausländischen Karawanen fehlen gänzlich. Dies führt vor allem in den Sommermonaten immer wieder dazu, dass solche Karawanen sich auf irgendwelchen Geländen niederlassen. Entsprechende Vorkommnisse sind aus der Presse satzsam bekannt und haben nicht zuletzt die Wirkung, dass die Stimmung in bezug auch auf die Schweizer Fahrenden negativ angeheizt wird.

Die ausländischen Karawanen reisen mit für den Grenzübertritt anerkannten, gültigen Ausweispapieren oder mit Touristenvisa ein, jedoch – entsprechend ihrem Lebensstil – mit der klaren Absicht, gewissen *Erwerbstätigkeiten* nachzugehen. Gemäss ANAV können sie dies während acht Tagen ohne behördliche Anmeldung tun. Allerdings ist dies kaum kontrollierbar. Dieser illegale Zustand schafft auf Seiten der kantonalen Behörden (Fremdenpolizei, Gewerbe Polizei usw.) grosse Probleme.

22 Vorschläge für das weitere Vorgehen

Da die aufgeworfenen Fragen hauptsächlich in den Zuständigkeitsbereich der Kantone fallen, liegt es primär an diesen, Lösungen zu suchen. Allerdings hat dies den Nachteil, dass die Massnahmen und Lösungsansätze unkoordiniert getroffen bzw. formuliert werden und dass ein Tätigwerden auf der Ebene der ge-

samen Schweiz damit nicht möglich ist. Eine Koordination der Vorgehensweisen ist aber – wie aus den obigen Schilderungen hervorgehen dürfte – dringend notwendig, wenn sinnvolle und zukunftssträchtige Lösungen angestrebt werden sollen. Eine Koordination der Praxis ist sowohl im Bereich der Standplätze als auch demjenigen der Gewerbebewilligungen wünschenswert und möglich. Ein Erfahrungsaustausch kantonaler und kommunaler Behörden untereinander und auch mit Bundesstellen dürfte viele Probleme vereinfachen. Bei der Schulbildung der Fahrenden steht der Erfahrungsaustausch deutlich im Vordergrund. Alle beteiligten und interessierten Stellen sollten gemeinsam die gemachten Erfahrungen diskutieren, nach Verbesserungen suchen und auch im Dialog mit den betroffenen Fahrenden Wünschenswertes und Mögliches formulieren. Allerdings muss auch die Selbstverantwortung der fahrenden Bevölkerung weiterhin spielen. Aus diesem Grunde ist eine Lösung anzustreben, welche die Fahrenden an der Diskussion beteiligt. Kantone und Gemeinden bleiben selbstverständlich in ihren Bereichen für die konkreten Massnahmen zuständig. Auch sie dürfen durch die Schaffung eines Koordinationsorgans auf Bundesebene aus ihrer eigenen Verantwortung nicht entlassen werden.

Die vorgeschlagene Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende» stellt eine Form dar, in welcher alle dargestellten Problemkreise optimal angegangen werden können. Von Vorteil ist vor allem die relative Unabhängigkeit von der Verwaltung. Durch den Einbezug von Behörden aller Stufen und von Fahrenden selber werden eine breite Diskussion und ein sinnvoller Meinungs- und Erfahrungsaustausch ermöglicht. Das Stiftungsvermögen erlaubt einerseits ein konkretes Tätigwerden im Bereich Standplätze, beispielsweise durch die Übernahme eines Territoriums im Baurecht oder Ähnlichem. Andererseits können für alle Fragenbereiche notwendige Forschungsarbeiten in Auftrag gegeben werden.

3 Beratungen der Kommission

Die Kommission hat sich an ihren Sitzungen vom 25. Februar 1991 und 28. August 1991 mit der Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende» befasst.

Die Kommission hat festgestellt, dass das Fahrende Volk eine ethnische und kulturelle Minderheit in der Schweiz ist, und dass es sinnvoll wäre, dies in irgendeiner Form anzuerkennen. Sie hat weiter festgestellt, dass es ein Abgrenzungsproblem zwischen schweizerischen Fahrenden und Fahrenden ausländischer Herkunft gibt. Zum dritten hat sie festgestellt, dass auch materielle Probleme bestehen – vor allem bezüglich der Standplätze der Fahrenden. Es gibt Beispiele, die belegen, dass sich an den üblichen Standplätzen – den Winterquartieren der Fahrenden – auch Wohnwagen mit Drogenabhängigen eingestellt haben, die nicht zum Fahrenden Volk gehören. Die Tatsache, dass die Kinder dieser Leute zwischen den Wohnwagen der Drogenabhängigen spielen müssen, gefährdet die natürlichen Existenzgrundlagen erheblich.

Erläuterungen

Die Kommission schlägt deshalb vor, die Gegenwarts- und Zukunftsprobleme der Fahrenden mittels einer Stiftung, die in ein Bundesgesetz gekleidet ist, anzupacken. Diese Stiftung hat eine eigene Rechtspersönlichkeit, die die Interessen der Fahrenden und die öffentlichen Interessen zusammenfasst und aktiv tätig werden kann. Die Stiftung wird getragen vom Bund und von Organisationen der Fahrenden. Sie vertritt die Interessen dieser Minderheit materiell und ideell; materiell, indem die Stiftung Standplätze erwirbt und diese dann auch betreut (Art. 2 Abs. 1 Bst. a und b der Stiftungsurkunde). Die Stiftung übernimmt die Verantwortung für diese Standplätze. Die Gemeinden wissen dann, an wen sie sich wenden können. Die Stiftung ist verantwortlich, dass sich die Leute, die sich an diesen Standplätzen aufhalten, korrekt benehmen. Die Stiftung verfügt über diese Standplätze und kann deshalb auch bestimmen, wer sich dort aufhalten darf. Sie kann damit auch deutlich unterscheiden zwischen dem Fahrenden Volk und den «Fahrenden», die nicht zum Fahrenden Volk gehören, und zwischen den Fahrenden aus der Schweiz und denjenigen mit ausländischer Herkunft. Im Interesse der Fahrenden in der Schweiz und auch im Interesse der Gemeinden und der Bevölkerung können damit die Verhältnisse einigermaßen geregelt werden. Der Betrieb von Stand- und Durchgangsplätzen kann mit der Zeit durchaus selbsttragend sein. Auch in dieser Beziehung würde man nicht gegen die Interessen der Kantone verstossen und in kantonale Belange eingreifen.

Zu Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben c–e der Stiftungsurkunde, Förderung und Zusammenarbeit: Hier ist die Stiftung, weil sie über keine legislatorischen Befugnisse verfügt, auf deren Wohlwollen angewiesen. Die Förderung würde nicht in kantonale Angelegenheiten eingreifen. Diese Förderungskompetenzen, hinter denen keine legislatorischen Befugnisse stehen – die Förderung erfolgt durch finanzielle Beihilfen oder durch Erarbeiten von Studien –, sind sehr weit gefasst. Die Idee der Stiftung ist die, die Kräfte des Bundes und die Kräfte der Fahrenden in einer recht beweglichen Organisation zusammenzufassen und damit für die Zukunft Probleme zu lösen.

Die Kommission hat absichtlich bei Kantonen, Gemeinden, Organisationen und Dritten keine offizielle Vernehmlassung durchgeführt, da eine solche als Kompetenzabtretung gewertet werden könnte. Die Stiftung ist als Hilfsofferte an Kantone und Gemeinden gedacht. Jedoch hat die interfraktionelle Arbeitsgruppe zusammen mit dem Bundesamt für Kultur mit den meisten betroffenen Kantonen und dem Gemeinde- und Städteverband Gespräche geführt. Die Stiftung wurde von den Befragten vor allem als Kommunikationshilfe und Vermittlerin begrüsst.

Das Stiftungskapital wurde auf 1 Million Franken festgelegt. Weiter sollen in den ersten fünf Jahren jährliche Betriebsbeiträge von 200 000 Franken verfügbar sein. Die Kommission erachtet diese Mittel als Minimum, damit die Stiftung einigermaßen wirksam tätig werden kann.

Erläuterungen zu einzelnen Artikeln der Stiftungsurkunde

Artikel 2 Zweck der Stiftung

Schwergewicht des Stiftungszwecks ist in Absatz 1 Buchstaben a und b festgehalten. Es sind dies die Beschaffung, Zur-Verfügung-Stellung, Verwaltung und Betrieb von Stand- und Durchgangsplätzen für die fahrende Bevölkerung. Weiter soll die interkantonale und interkommunale Zusammenarbeit unter anderem bei der Gewährung von Gewerbepatenten und bei der Schulbildung gefördert werden.

Artikel 3 Stiftungsvermögen

Absatz 2 sieht vor, dass das Stiftungsvermögen durch Zuwendungen von Kantonen, Gemeinden, Organisationen und auch Privaten aufgestockt werden kann.

Artikel 4 Zusätzliche Beiträge des Bundes

Der Bund setzt seine jährlichen Betriebsbeiträge für jeweils fünf Jahre fest.

Artikel 7 Stiftungsrat

Der vom Eidgenössischen Departement des Innern gewählte Stiftungsrat soll elf Mitglieder umfassen. Dabei soll die fahrende Bevölkerung mit fünf Mitgliedern vertreten sein. Sie soll keine Mehrheit innerhalb des Rates haben, damit dieser nicht von derjenigen Gruppe bestimmt wird, die man unterstützen will.

Artikel 9 Präsidium und Konstituierung des Stiftungsrates

Die Wahl des Präsidenten wird durch das Eidgenössische Departement des Innern genehmigt.

Artikel 11 Aufsicht

Die Stiftungsaufsicht liegt ebenfalls beim Departement des Innern. Als Kontrollstelle wurde, nicht zuletzt um den finanziellen Aufwand für die Administration klein zu halten, die Eidgenössische Finanzkontrolle gewählt.

Antrag

Die Kommission beantragt dem Rat einstimmig und ohne Enthaltungen, auf den Gesetzesentwurf einzutreten und ihm zuzustimmen.

**Bundesgesetz
betreffend die Stiftung
«Zukunft für Schweizer Fahrende»**

Entwurf

vom

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf die parlamentarische Initiative vom 28. August 1991¹⁾
und in die Stellungnahme des Bundesrates vom 16. September 1991²⁾,
beschliesst:*

Art. 1 Grundsatz

Der Bund unterstützt zur Sicherheit und Verbesserung der Lebenssituation und zur Wahrung des kulturellen Selbstverständnisses der fahrenden Bevölkerung die privatrechtliche Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende».

Art. 2 Stiftungskapital

Der Bund stellt der Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende» den Betrag von 1 Millionen Franken als Stiftungskapital zur Verfügung.

Art. 3 Betriebsbeiträge

¹ Weiter erhält die Stiftung vom Bund in den ersten fünf Jahren ihres Bestehens einen jährlichen Betriebsbeitrag, der in Form eines Rahmenkredites von total 1 Million Franken zur Verfügung gestellt wird.

² Vor Ablauf dieser fünf Jahre wird jeweils für eine weitere Fünfjahresperiode ein neuer Rahmenkredit gesprochen.

Art. 4 Referendum und Inkrafttreten

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

4913

¹⁾ BBl 1991 IV 462

²⁾ BBl 1991 IV 473

Stiftungsurkunde

Art. 1 Grundsatz

Die unter dem Namen «Zukunft für Schweizer Fahrende» bestehende Stiftung des privaten Rechts bezweckt die Sicherung und Verbesserung der Lebenssituation und die Wahrung des kulturellen Selbstverständnisses der fahrenden Bevölkerung der Schweiz.

Art. 2 Zweck der Stiftung

¹ Die Stiftung bezweckt:

- a. Beschaffung, Zur-Verfügung-Stellung und Verwaltung von Stand- und Durchgangsplätzen für die fahrende Bevölkerung der Schweiz;
- b. Betrieb von Stand- und Durchgangsplätzen für die fahrende Bevölkerung der Schweiz, soweit diese nicht selbsttragend betrieben werden können;
- c. Förderung der interkantonalen und interkommunalen Zusammenarbeit in bezug auf die Gewährung von Gewerbepatenten an die fahrende Bevölkerung der Schweiz;
- d. Förderung der interkantonalen und interkommunalen Zusammenarbeit in bezug auf die primäre, sekundäre und tertiäre Schulbildung der fahrenden Bevölkerung der Schweiz;
- e. Förderung der interkantonalen und interkommunalen Zusammenarbeit in bezug auf allgemeine Massnahmen, welche der Sicherung und Verbesserung der Lebenssituation der fahrenden Bevölkerung in der Schweiz dienen.

² Zur Erbringung dieser Tätigkeit arbeitet die Stiftung mit den bestehenden Institutionen und Vereinigungen der Fahrenden und mit den Verwaltungen von Bund, Kantonen und Gemeinden zusammen. Wenn für die Erfüllung bestimmter Aufgaben derartige Institutionen und Vereinigungen fehlen oder nicht ausreichen, kann die Stiftung eigene Aktionen durchführen.

Art. 3 Stiftungsvermögen

¹ Der Bund stellt der Stiftung ein Vermögen von 1 Million Franken zur Verfügung.

² Das Stiftungsvermögen kann durch Zuwendungen aufgestockt werden.

Art. 4 Zusätzliche Beiträge des Bundes

Der Bund leistet an die Stiftung zusätzlich jährliche Beiträge. Diese sind neben dem Stiftungsvermögen für die Erbringung des Zweckes nach Artikel 2 bestimmt.

Art. 5 Freie Mittel

Die Stiftung kann freie Mittel entgegennehmen, welche sie unabhängig vom Stiftungszweck für individuelle Hilfe an die fahrende Bevölkerung in der Schweiz verwenden kann. Die Stiftung hat über die Verwendung der freien Mittel separat Rechnung abzulegen. Diese ist durch die Kontrollstelle zu prüfen.

Art. 6 Sitz

¹ Sitz der Stiftung ist Bern.

² Die Verwaltung der Stiftung kann jedoch an einem andern Ort geführt werden.

Art. 7 Stiftungsrat

¹ Der Stiftungsrat besteht aus elf Mitgliedern, die auf Antrag des Stiftungsrates durch das Eidgenössische Departement des Innern gewählt werden.

² Fünf Mitglieder des Stiftungsrates haben der fahrenden Bevölkerung der Schweiz anzugehören. Sie werden von deren Organisationen vorgeschlagen.

³ Je zwei Mitglieder des Stiftungsrates vertreten den Bund, die Kantone und Gemeinden.

Art. 8 Amtsdauer

¹ Die Mitglieder des Stiftungsrates können höchstens während zwei aufeinanderfolgenden Amtsperioden von vier Jahren dem Stiftungsrat angehören.

² Der Stiftungsratspräsident kann dem Stiftungsrat als Stiftungsrat oder Präsident gesamthaft während drei aufeinanderfolgenden Amtsperioden von vier Jahren angehören.

Art. 9 Präsidium und Konstituierung des Stiftungsrates

Der Stiftungsrat konstituiert sich selber. Die Wahl des Präsidenten ist durch das Eidgenössische Departement des Innern zu genehmigen.

Art. 10 Geschäftsordnung

¹ Der Stiftungsrat erlässt eine von der Stiftungsaufsicht zu genehmigende Geschäftsordnung.

² Allfällige weitere Reglemente sind ebenfalls durch die Stiftungsaufsicht zu genehmigen.

Art. 11 Aufsicht

¹ Die Stiftungsaufsicht wird durch das Eidgenössische Departement des Innern ausgeführt.

² Als Kontrollstelle für das Rechnungswesen amtet die Eidgenössische Finanzkontrolle.

Art. 12 Auflösung

Im Falle der Auflösung der Stiftung fallen alle noch vorhandenen Gelder an den Bund mit der Auflage, sie möglichst im Sinne des Stiftungszweckes zu verwenden.

Art. 13 Inkrafttreten

Die Stiftung nimmt ihre Tätigkeit nach dem Eintritt der Rechtskraft des Bundesgesetzes vom ...¹⁾ betreffend die Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende», nach der Genehmigung der Stiftungsurkunde und der Geschäftsordnung sowie nach der Konstituierung des Stiftungsrates auf.

Art. 14 Übergangsbestimmungen

Als Stiftungsräte in der Gründungs- und Anfangsphase werden bestimmt:

Vertreter der Fahrenden:

Vertreter des Bundes:

Vertreter der Kantone:

Vertreter der Gemeinden:

4913

¹⁾ AS ...

**Parlamentarische Initiative Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende» Bericht der
Kommission für soziale Sicherheit vom 28. August 1991**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1991
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	45
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	91.425
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.11.1991
Date	
Data	
Seite	462-472
Page	
Pagina	
Ref. No	10 052 032

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.