

# aTERRITORIAL – learning from gypsies<sup>1</sup>



## anNäherung

Im Vorbeifahren frage ich mich, wer dort wohnt und lebt. Vom Auto aus schaue ich kurz zur Seite und erhasche einen Blick in eine mir fremd erscheinende Welt. Hinter einer Umzäunung liegt ein befestigter Platz. Es stehen Container in einer Reihe zum Straßenrand, und Wohnwagen sind scheinbar unordentlich am Platz positioniert. „Das sind ‚Zigeuner‘“, denke ich mir.

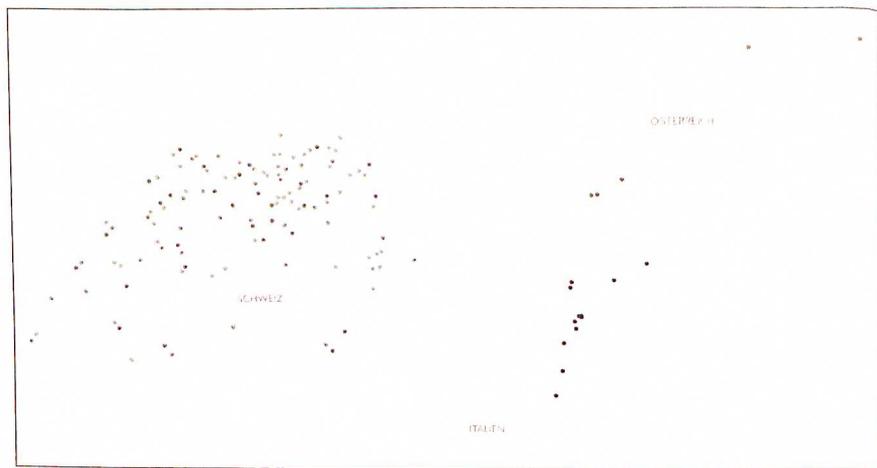
Beim Passieren dieses „Nicht-Ortes“<sup>2</sup> muss man unweigerlich an die Menschen denken, die dort leben, die Lage für einen Wohnplatz ist mehr als ungünstig: Die Bahnlinie grenzt nordseitig direkt an den Platz, der halbstündlich von Personenzügen und besonders nachts von den noch lauterer Güterzügen ‚beschallt‘ wird. Tausende PKWs und LKWs rauschen täglich über den Platz hinweg, der genau unter einem Viadukt der Brennerautobahn liegt. Keinem der Kraftfahrer ist es möglich, Notiz vom Wohnplatz zu nehmen.

„Der Slum bleibt unsichtbar, auch wenn man jeden Tag an ihm vorbeifährt, der Slum ist von einer unsichtbaren Mauer umgeben, und diese Mauer trennt Welten voneinander. Hinter der Mauer leben andere Menschen, die von manchen, die sich sonst zivilisiert zu gebärden wissen, unverhohlen gar nicht für richtige Menschen gehalten werden.“<sup>3</sup>

## der Alpenraum

### *die Fahrenden – Schweiz*

In den letzten beiden Jahrzehnten verfolgte die Schweiz gegenüber den Fahrenden eine für ganz Europa richtungsweisende Politik. 1997 gründete der Bund die Stiftung „Zukunft für Schweizer Fahrende“, die sich vor allem auf drei Ebenen engagiert, die auch von der „Radgenossenschaft“, der Interessengemeinschaft der Fahrenden, als vorrangig betrachtet werden.<sup>4</sup>



*Bestehende und geplante Durchreise-, Durchgangs- und Standplätze von Jenischen, Sinti und Roma im Alpenraum zwischen Genf, Linz und Rovereto*

Die erste Ebene betrifft die Stand- und Durchgangsplätze, die die grundlegende Voraussetzung für eine nomadische Lebensweise sind.<sup>5</sup> 1998 hat das Bundesgericht das Recht der Fahrenden auf angemessene Haltemöglichkeiten in einem Urteil ausdrücklich anerkannt. Die Gemeinden haben demnach dafür zu sorgen, dass es geeignete Zonen und Standorte gibt, die den Fahrenden eine ihrer Tradition entsprechende Lebensweise ermöglichen. Für die Durchsetzung dieser Rechte haben sich vor allem die Jenischen eingesetzt, die in der Schweiz den Großteil der Fahrenden darstellen.<sup>6</sup>

Die zweite Ebene, auf der man der indirekten Diskriminierung entgegenzuwirken versucht, betrifft die Gewerbebescheinigung. Seit 2003 ist es in der Schweiz möglich, eine Bewilligung für die Ausübung des Reisendengewerbes zu bekommen.<sup>7</sup> Diese Bewilligung ermöglicht es vielen Fahrenden, jenen Berufen nachzugehen, die in vielen anderen europäischen Ländern verboten sind.

Die dritte und letzte Ebene betrifft die schulische Ausbildung. Den Kindern der Fahrenden wird es ermöglicht, während der Reisezeit einen Schuldispens zu bekommen. Außerdem wird der Unterrichtsstoff mit Inhalten über die Kultur der Fahrenden angereichert.<sup>8</sup>

Obwohl die Schweizer Gesetze den Lebensbedingungen der Fahrenden entgegenkommen, kommt es immer wieder zu Problemen zwischen Sesshaften und Fahrenden. Die Stand- und Durchgangsplätze sind zwar gesetzlich garantiert, in der Praxis fehlen sie aber vielerorts oder sind unzureichend. Trotzdem hat die Schweiz einen Weg beschritten, der konkrete Lösungen für die Eindämmung struktureller Diskriminierung bietet. Zumindest in kleinen Bereichen hat man es geschafft, die Doktrin der kulturellen Anpassung durch den Schutz kultureller Identität zu ersetzen. Viele andere europäische Länder, allen voran Italien, Frankreich und Ungarn, sind von solchen Ansätzen noch meilenweit entfernt.

Wie viele Roma und Sinti derzeit in Österreich leben, kann nur geschätzt werden. Viele Angehörige der Minderheit bevorzugen es, nicht als solche erkannt zu werden. Zurückzuführen ist dieses Misstrauen vor allem auf die traumatischen Erlebnisse während des Holocausts – nur wenige österreichische Roma und Sinti überlebten die Zeit des Nationalsozialismus –, aber auch die anhaltenden Diskriminierungen in der Zweiten Republik tragen dazu bei.<sup>9</sup> Aufgrund dieser Erfahrungen führen viele Roma und Sinti in Österreich bis heute ein „Leben im Verborgenen“, wie Ceija Stojka, eine Holocaust-Überlebende, lakonisch feststellt.<sup>10</sup>

Obwohl Roma und Sinti in Österreich keine nomadische Lebensweise pflegen, setzt sich vor allem der 1998 in Linz gegründete Verein Ketani dafür ein, dass es wieder mehr Durchreiseplätze gibt. Seit 2001 existiert in Braunau ein Platz für durchreisende Gruppen. Im Rahmen der Projekte zur Kulturhauptstadt 2009 wurde in Linz ein weiterer Standort für Fahrende geschaffen.<sup>11</sup> Auch in Tirol gibt es Pläne für einen Durchreiseplatz, allerdings steckt das Vorhaben noch in der Projektphase.

### *campi nomadi – Italien*

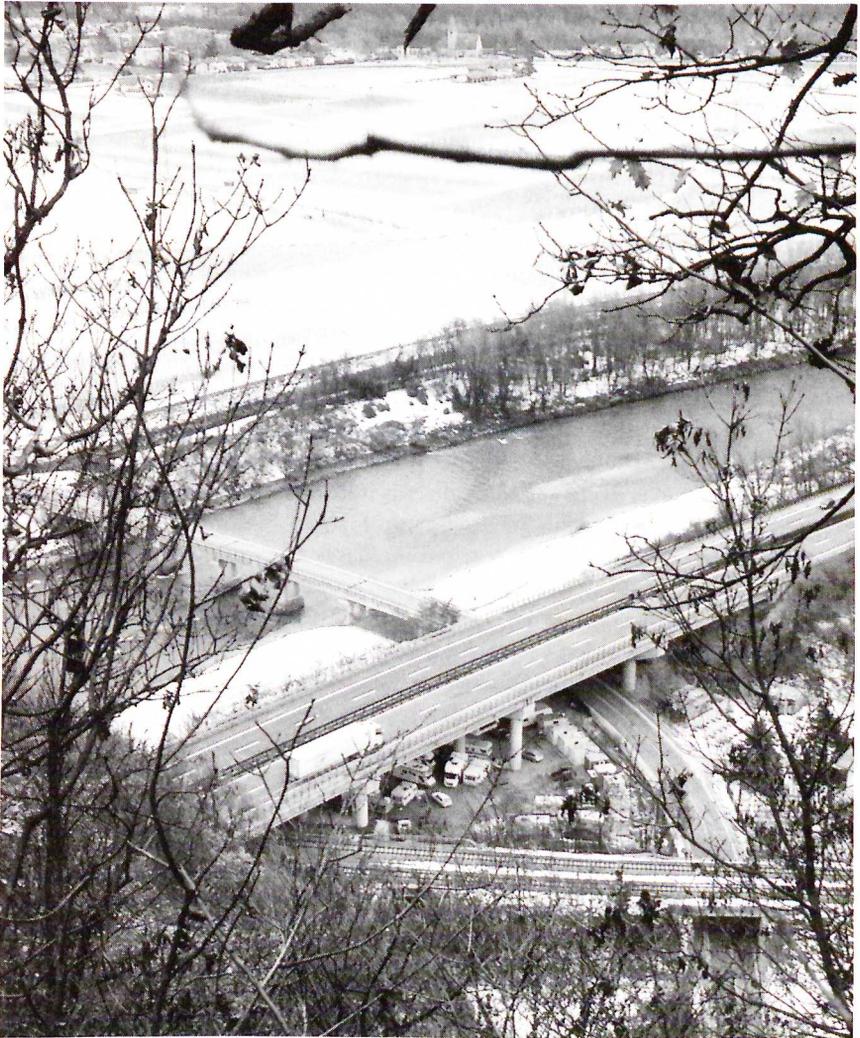
Die „campi nomadi“, also „Nomadenlager“, sind ein Konzept bzw. eine Wortschöpfung aus den 1980er Jahren. Der italienische Staat reagierte damals auf die immer prekäreren Lebensverhältnisse der Betroffenen mit dem Entwurf eines Maßnahmenbündels zum „Schutz der Kultur der Roma und Sinti“. Die Verordnungen sollten dazu dienen „das Recht auf Nomadismus und auf Sesshaftigkeit in der Region zu unterstützen“, den Zugang der Roma und Sinti zu Bildung und Gesundheitsvorsorge zu verbessern sowie die Integration dieser Bevölkerungsgruppen zu verstärken.<sup>12</sup>

Faktisch wurden aber nur die „campi nomadi“ umgesetzt. Alle Städte mit über 10.000 Einwohnern wurden verpflichtet, solche Lager einzurichten. Damit wurde der Grundstein für die heutige Situation in Italien geschaffen: Die einzelnen Regionen wiesen zwar – wie verordnet – Raum für die „campi nomadi“ aus, konzipierten diese aber meistens als Übergangslösung. Tatsächlich wurden sie jedoch dauerhaft genutzt, wobei sich den BewohnerInnen keine Perspektive auf Veränderung bot. Die Lager entstanden an den unmöglichsten Orten, etwa unter Autobahnen, in Industriegebieten oder neben Müllhalden, für sie gelten keinerlei städtebauliche Richtlinien bezüglich Lärmschutz, Geruchsbelästigung, sanitärer Infrastrukturen und dergleichen. Die Standortwahl durch die politischen Verantwortlichen erfolgte meistens nach ökonomischen Prinzipien. Hinzu kam oft noch ein weiterer Gedanke: Die EntscheidungsträgerInnen wollten sich nicht dem Vorwurf aussetzen, sie würden „Sozialschmarotzertum“ unterstützen.<sup>13</sup>

Die Unterbringung der Roma und Sinti in Lagern erfolgte unter anderem auch unter dem Vorwand, man wolle eine nomadische Lebensweise ermöglichen. In

Wirklichkeit wurde die Mobilität der Fahrenden damit allerdings stark eingeschränkt. Hier offenbart sich der Unterschied zwischen einem „campo nomadi“ und einem Stand- oder Durchgangsort, wie er in der Schweiz üblich ist. Den italienischen Roma und Sinti ist es nicht möglich, in Gruppen von Standplatz zu Standplatz zu ziehen. Ihre Mobilitätsmöglichkeiten liegen damit sogar noch hinter jenen der sesshaften Mehrheitsbevölkerung.

Die „campi nomadi“ sind nichts anderes als „regelrechte Ghettos, die bewusst ferngehalten werden von der Wahrnehmung der Mehrheitskultur und hervorgebracht worden sind von einer Politik der Ausgrenzung“.<sup>14</sup>



*Territoriale Aus- und Eingrenzung des „campo nomadi“ in Pfatten*

## der Ort

Am südlichsten Punkt der Gemeinde Pfatten, gelegen im Südtiroler Unterland, zwischen dem Kalterer See, dem Mitterberg und der Brennerautobahn, wurde der Sinti-Großfamilie Zeni 2004 ein neuer, provisorischer Siedlungsplatz zugewiesen. Die Fläche unter der Autobahn ist im Besitz der Gemeinde und der Autobahngesellschaft. Im Einverständnis der Landesregierung, der Bezirksgemeinschaft Überetsch-Unterland und der Gemeindeverwaltung Pfatten wurde dieser Punkt für die vorübergehende „Errichtung eines Lagerplatzes für die Sintifamilie Zeni“<sup>15</sup> ausgewählt.

Das räumliche Resultat dieses Provisoriums war und ist ein „campo nomadi“. Aus der temporären Lösung wurde mittlerweile ein langjähriger Dauerzustand. Der Platz befindet sich in einem Gewebe von Verkehrsnetzen und anderen Belastungen, das den von der Familie Zeni bewohnten Raum eigentlich unbewohnbar macht.

## programme

Der Platz, der der Familie Zeni zugewiesen wurde, ist ein „Nicht-Ort“, ein Ort ohne Identität, bedeutsame Ordnung und Geschichte.<sup>16</sup> Im Zentrum von Transiträumen unterschiedlichster Art, Straße, Eisenbahn, Radweg und andere, befindet sich der Platz außerhalb der bedeutsamen Orte, die von Menschen bewusst wahrgenommen, gestaltet und mit Sinn befüllt werden.

Mit der Ansiedlung der Familie Zeni wurden die Rahmenbedingungen, die diesen Platz zum „Nicht-Ort“ machen, nicht geändert, die neuen BewohnerInnen mussten selbst dafür sorgen, ihrem neuen Zuhause Sinn und Bedeutung zu geben. Die Strategien, die dabei zur Anwendung kamen, weichen stark von den klassischen Konzepten zur Raumnützung der Mehrheitsbevölkerung und ihrer Architekten ab.

Wo ist der Eingang? Wo befinden sich die Freibereiche? Wo der Gemeinschaftsbereich? Was ist der Keller? Was ist der Parkplatz? Was und wo ist die Küche? Was ist das Dach? Wo sind die Wege? – Fragen wie diese werden von den BewohnerInnen immer wieder neu definiert. Fließende Übergänge zwischen den Funktionen, wechselnde Funktionen im selben Raum – Austausch und Veränderung –, alles scheint möglich. Der Parkplatz ist Wohnzimmer – oder ist das Wohnzimmer Parkplatz? Balkon, Spiel- und Speisezimmer sowie Küche sind überall und nirgends. Was im Winter die Holzablage ist, bildet im Sommer den Platz für die Anrichte. Die Mauer wird zu Bank, Regal, Keller und zum Fundament für das Santuario.<sup>17</sup> Ein transluzentes Netz dient als Sichtschutz, die Umzäunung befriedet den Platz. Der Zaun ist eine Mauer, eine Grenze, eine unsichtbare massive Wand. Der Platz ist ein Gebäude.

„Die Natur ist die Terrasse der Zigeuner“. So wird der Außenraum zum Teil des Wohnraumes. Die Funktionen zwischen Innen und Außen ändern sich dabei ständig, nicht nur nach Jahreszeiten und nach den täglichen Witterungsverhältnissen,

sondern auch nach Abstellpositionen der Wohnmobile und der anderen Fahrzeuge. Der gesamte Platz ist ein gleichzeitiges Drinnen und Draußen. Die Zwischenräume sind Gemeinschaftsräume. Die genutzten Außenräume ändern sich mit den Sonnenständen und werden durch das „Flugdach“ Autobahn mitbestimmt.

„Über innovative Architektur nachzudenken, hat erstaunlich viel Ähnlichkeit mit der Reflexion über einfache, primitive Architektur. Das kommt daher, weil Architektur überall dort passiert, wo immer es Menschen gibt. Deshalb muss neue Architektur das Konzept für einen Ort der Humanität sein, ein Konzept, das fundamental neu ist.“<sup>18</sup>

Die in unserer Mehrheitsgesellschaft überkommenen und gepflegten Konzepte zur Raumgestaltung und Raumnutzung haben keineswegs Allgemeingültigkeit, und es lohnt sich, sie zu hinterfragen. Die Bewohner des „campo nomadi“ Pfaffen bekamen eine „Höhle“ und verwandelten sie in ein „Nest“. Der Prozess der Umwandlung orientierte sich nicht an organisierter Funktionalität, sondern bestand im Vorgang des „Platz-Machens“, bei dem die Menschen ein Spektrum von vielversprechenden Möglichkeiten suchen.<sup>19</sup>

Die Analyse dieses Prozesses und die respektvolle Annäherung an alternative Lebens- und Raumnutzungskonzepte bieten der modernen Architektur ein großes Potenzial an innovativen Ideen.

## Anmerkungen

- 1 Teile dieses Aufsatzes sind folgender Arbeit entnommen: Marlene Roner, *aTerritorial. Learning from Gypsies*, Diplomarbeit, Innsbruck 2010.
- 2 Marc Augé, *Orte und Nicht-Orte*, Frankfurt 1994.
- 3 Karl-Markus Gauß, *Die Hundeeßer von Svinia*, Wien 2004.
- 4 Dokumentation der Stiftung „Zukunft für Schweizer Fahrende“, Stand Mai 2007, S. 2, URL: <http://www.stiftung-fahrende.ch> (20.2.2010).
- 5 Richtplan-Koordinationsblatt IV33 des Amtes für Raumentwicklung und Geoinformation des Kantons St. Gallen: Durchgangs- und Standplätze für Fahrende, (18.12.2007), S. 1, URL: <http://www.sg.ch> (20.2.2010).
- 6 Wie Fahrende heute leben, Interview mit Robert Huber, Präsident der Radgenossenschaft, in: *BAK-Journal* Nr. 4/2001, S. 27.
- 7 Dokumentation der Stiftung „Zukunft für Schweizer Fahrende“, S. 2.
- 8 Ebd.
- 9 Gerhard Baumgartner/Florian Freund, *Roma Politik in Österreich*, Wien 2007, S. 9, URL: <http://www.kv-roma.at/FRAMES/Romapolitik/Roma%20Deutsch%202007.pdf> (21.10.2010).
- 10 Ceija Stojka, *Wir leben im Verborgenen. Erinnerungen einer Rom-Zigeunerin*, Wien <sup>2</sup>1989, S. 5–13.
- 11 Verein Ketani & die Fabrikanten, *Durchreiseplatz. Machbarkeitsstudie im Auftrag von Linz09*, Linz 2007.
- 12 Katrin Lange, *Antiziganistische Stimmungsmache in Italien und der Widerstand dagegen*, in: Markus End/Kathrin Herold/Yvonne Robel (Hrsg.), *Antiziganistische Zustände. Zur Kritik eines allgegenwärtigen Ressentiments*, Münster 2009, S. 233–250, hier S. 244.
- 13 Gertrud Tauber, *Die „campi nomadi“ oder wo beginnt die Planung?*, in: Elisabeth Tauber (Hrsg.), *Sinti und Roma. Eine Spurensuche*, Innsbruck/Wien/Bozen 2005, S. 174–191, hier S. 176.
- 14 Berini, Gabrielli, Guarnieri und Federazione Rom Sinti Insieme, *Offener Brief an den Bürgermeister von Venedig vom 11.6.2008*, URL: <http://sucardrom.blogspot.com/2008/06/lettera-aperta-al-sindaco-cacciari.html> (20.2.2010), zit. n.: Katrin Lange, *Antiziganistische Stimmungsmache*, S. 245.

- 15 Titel des Einreichprojekts „Projekt zur Errichtung des Lagerplatzes für die Sintifamilie Zeni auf der G.P. 837/1 KG Pfatten“.
- 16 Marc Augé, Orte und Nicht-Orte, S. 92.
- 17 Der Hausaltar, das Heiligtum.
- 18 Fujimoto Sou, Primitive Future, Tokyo 2008, S. 21.
- 19 Ebd., S. 24.