

Motion Fraktion SP/JUSO (Beat Zobrist, SP): Projekt Velo-Hauslieferdienst umsetzen; Abschreibung

Am 27. Mai 2010 hat der Stadtrat mit SRB 317 folgende Motion der Fraktion SP/JUSO erheblich erklärt. In seiner Sitzung vom 24. Januar 2013 hat der Stadtrat die Abschreibung der Motion abgelehnt und die Frist zur Erfüllung der Motion bis am 24. Januar 2015 verlängert:

Im Rahmen des Umwelttages bernbewegt vom 22. September 2007 wurde von der Stadtverwaltung die Lancierung eines Velo-Hauslieferdienstes angekündigt. Der SUE-Direktor höchstpersönlich machte sich mit Velo und Anhänger auf die Räder und führte, aufmerksam beobachtet von der Öffentlichkeit, erste Lieferungen aus.

Ein Velo-Hauslieferdienst könnte einen wichtigen Beitrag zur Reduktion des MIV im Einkaufsverkehr leisten, die Flexibilität der Kundinnen erhöhen, positive Impulse für das Stadtmarketing geben und die Berner Innenstadt als attraktives Einkaufszentrum fördern.

In seiner Antwort auf eine Interpellation der SP/JUSO-Fraktion bestätigte der Gemeinderat im Februar 2008 denn auch, dass er den Hauslieferdienst möglichst schnell einführen wolle. Sein Ziel sei, ihn im Frühjahr 2008 zu lancieren. Er sei zudem bereit, den Aufbau des Hauslieferdienstes zu finanzieren, bevor er dann mittelfristig selbsttragend werde. Danach blieb es für die Öffentlichkeit lange still. Mit einer Medienmitteilung verkündete der Gemeinderat erst am 4. September 2009, dass er wegen „fehlender finanzieller und personeller Ressourcen“ auf die Einführung eines Velo-hauslieferdienstes verzichte. Insbesondere sei das Kompetenzzentrum Arbeit (KA) nicht in der Lage, die dafür benötigten 10-15 arbeitslosen Personen für den Betrieb des Lieferdienstes zu stellen.

Dieser Entscheid ist aus mehreren Gründen absolut unverständlich:

- Das Projekt wurde von einer Arbeitsgruppe mit Federführung des Amtes für Umweltschutz AfU und mit Unterstützung externer Spezialisten soweit bearbeitet, dass heute die Umsetzungsphase eingeleitet werden könnte.
- Dem Gemeinderat war immer bewusst, dass die Stadt den Start des Betriebes mitfinanzieren muss. Daran hat sich nichts geändert. Auch nicht an der Perspektive, dass der Hauslieferdienst mittelfristig selbsttragend werden könnte (Lieferpreis von Fr. 5.00/Mitfinanzierung als Arbeitslosenprojekt durch Kanton/Kostenbeteiligung durch Innenstadt-Gewerbe).
- Nachdem es (abgesehen von grösseren Städten wie Zürich und Aarau) auch in Langnau und Burgdorf möglich ist, mit Arbeitslosen einen Hauslieferdienst zu betreiben, ist es absolut unverständlich, wieso in Bern mit einem mehrfach höheren Pool von wieder Einzugliedernden von KA und Hilfswerken nicht genug geeignete Personen gefunden werden können. Dies insbesondere in der heutigen Situation, da immer mehr junge Menschen zwischen 20 und 24 Jahren von Arbeitslosigkeit betroffen sind.

Somit bleibt die Vermutung, dass es dem Gemeinderat am politischen Willen fehlt, diesem „attraktiven und charmanten Projekt“ (Zitat SUE-Direktor vom 5.9.09) durch einen klaren Auftrag zum Durchbruch zu verhelfen.

Wir fordern deshalb den Gemeinderat auf, das weitgehend ausgearbeitete Projekt umzusetzen und spätestens im Frühjahr 2010 mit der Pilotphase des Velo-Hauslieferdienstes zu starten. Wenn nötig ist dem Stadtrat der notwendige Kredit vorzulegen.

Bern, 17. September 2009

Motion Fraktion SP/JUSO (Beat Zobrist, SP), Daniela Schäfer, Annette Lehmann, Hasim Sönmez, Ruedi Keller, Patrizia Mordini, Rolf Schuler, Guglielmo Grossi, Leyla Gül, Miriam Schwarz, Thomas Göttin, Giovanna Battagliero, Beni Hirt

Bericht des Gemeinderats

Der Stadtrat hat es in seiner Sitzung vom 24. Januar 2013 abgelehnt, die vorliegende Motion abzuschreiben. In der Zwischenzeit hat die Direktion für Bildung, Soziales und Sport (BSS) mit verschiedenen Fraktionsvertretungen des Stadtrats informelle Gespräche geführt.

Der Gemeinderat findet die Idee des Velohauslieferdienstes ein sinnvolles Anliegen. Nach wie vor ist er jedoch der Meinung, dass für die Umsetzung dieses Anliegens die Arbeitsintegration nicht der richtige Partner ist.

Da in der Diskussion trotz der ursprünglich primär ökologischen Ausrichtung des Projekts heute die Arbeitsintegration im Zentrum steht, hat der Gemeinderat die Federführung dieses Geschäfts nach Übereinkommen der beiden beteiligten Direktionen für Sicherheit, Umwelt und Energie (SUE) und der Direktion BSS neu an die Direktion BSS übertragen.

1. Soziale Aspekte

Das Kompetenzzentrum Arbeit (KA) bietet Dienstleistungen der beruflichen und sozialen Integration in den Feldern „Ausbildungslosigkeit junger Erwachsener“, „Arbeitslosigkeit“ und „Langzeitarbeitslosigkeit sozialhilfeberechtigter Menschen“ an. Die Aufträge und Ressourcen in den zwei Bereichen Ausbildungslosigkeit und Arbeitslosigkeit erfolgen grundsätzlich durch den Kanton (Volkswirtschaftsdirektion und Gesundheits- und Fürsorgedirektionsdirektion). Diese stellensuchenden Menschen können aufgrund der kantonalen Vorgaben nicht in einen Velohauslieferdienst integriert werden.

Im Bereich der langzeitarbeitslosen Menschen, die Sozialhilfe beziehen und in den Beschäftigungs- und Integrationsangeboten der Sozialhilfe (BIAS) arbeiten, hat die Stadt einen flexibleren Umsetzungsrahmen und kann selber Schwerpunkte setzen, um die Arbeitsintegration möglichst wirkungsvoll zu gestalten. Die Umsetzung eines Velohauslieferdienstes würde somit einzig den BIAS-Bereich betreffen.

Das städtische Arbeitsintegrationsmodell im BIAS-Bereich zeichnet sich durch eine grosse Arbeitsmarktnähe und durch sehr gute Erfolgszahlen aus. Von jenen langzeitarbeitslosen Stellensuchenden, die das Programm der beruflichen Integration absolviert haben, haben 61 % im Jahr 2012 eine Anstellung im ersten Arbeitsmarkt gefunden. Damit nimmt die Stadt Bern im kantonalen Vergleich (Durchschnitt: 47 %) einen Spitzenplatz ein. Diese Zahlen sind umso erfreulicher, als diese langzeitarbeitslosen Stellensuchenden zumeist Programme der Arbeitslosenversicherung erfolgreich absolviert haben und in der Regel seit langem keine Arbeitserfahrung mehr vorweisen können.

Im Unterschied zu zahlreichen anderen Arbeitsintegrationsanbietern legt das Kompetenzzentrum Arbeit KA den Schwerpunkt auf die direkte Vermittlung von Einsatz- und Arbeitsplätzen in Betrieben des ersten Arbeitsmarkts und nicht auf den Aufbau eigener Werkstätten und interner Betriebe.

Das KA verfügt über ein Netzwerk von über 350 Partnerbetrieben im Profit- und Nonprofit-Bereich. Dieses Netzwerk ermöglicht eine arbeitsmarktnahe Integration mit vergleichsweise hoher Flexibilität und geringen Infrastrukturkosten. Die stärkeren Stellensuchenden werden in Einsatz- und Arbeitsplätze in externen Partnerbetrieben (Profit- und Non-Profit-Organisationen) vermittelt. Eine wichtige Rolle spielt dabei der Einarbeitungszuschuss (40 % des branchenüblichen Lohns wird während eines halben Jahrs durch BIAS übernommen). Dieses Instrument ist massgeblich für den grossen und nachhaltigen Vermittlungserfolg verantwortlich: Eineinhalb Jahre nach der KA-Stellenvermittlung sind rund 80 % der ehemaligen BIAS-Teilnehmenden immer noch im selben Betrieb angestellt.

Auch bei jenen Stellensuchenden, bei denen nicht oder noch nicht die berufliche Integration, sondern die soziale Stabilisierung und Integration im Zentrum steht, arbeitet das KA mit externen Organisationen zusammen und zwar in erster Linie im Non-Profit-Bereich. Auf diese Weise sind auch diese Stellensuchenden im Arbeitsmarkt integriert.

Das breite Netzwerk an externen Betrieben ermöglicht eine grosse Palette an verschiedenen qualifizierenden Einsatz- und Arbeitsplätzen. Interessen und Fähigkeiten der Stellensuchenden können auf diese Weise berücksichtigt werden, was sich auf die Motivation positiv auswirkt. Das externe Betriebsnetzwerk ist zudem enorm kostenschonend. Das infrastrukturarme Netzwerk ermöglicht es, dass in der Stadt Bern mit den durch den Kanton zur Verfügung gestellten BIAS-Ressourcen für 150 Jahresplätze ca. 200 Jahresplätze realisiert werden können.

Nebst dem externen Betriebsnetzwerk verfügt das KA auch über interne Betriebe: Velostationen, Bauteilbörse, Textilatelier, Glasdesign und Gastronomie. Hier arbeiten hauptsächlich jene Stellensuchenden, welche zu schwach sind für eine Vermittlung in die externen Partnerbetriebe. Zwar erbringen auch die internen KA-Betriebe Dienstleistungen für die Öffentlichkeit und produzieren im Auftrag externer Kunden. Aufgrund der Zusammensetzung der Mitarbeitenden der internen Betriebe ist es jedoch wichtig, dass diese Aufträge nicht kurzfristig und „just-in-time“ ausgeführt werden müssen. Die internen Betriebsrahmenbedingungen sind so definiert, dass auch Personen mit erheblichen Leistungseinschränkungen und gesundheitlichen Problemen ihren Einsatz leisten können und so eine Tagesstruktur haben.

Die Organisationen der Arbeitsintegration in Biel und Burgdorf kennen keine vergleichbaren externen Betriebsnetzwerke, ihre Velohauslieferdienste werden deshalb nicht durch die schwächsten Langzeitarbeitslosen betrieben. Dies ermöglicht es Burgdorf und Biel, die „just-in-time“-Dienstleistung des Velohauslieferdiensts im Rahmen ihrer Arbeitsintegrationsmodelle zu realisieren.

Die Dienstleistungen eines Velohauslieferdiensts müssen „just-in-time“ mit hoher Zuverlässigkeit und hohen Anforderungen betreffend Fitness, Flexibilität und räumlicher Orientierung im anspruchsvollen und teils gefährlichen Stadt-Verkehr erfolgen. Die Einführung eines Velohauslieferdiensts in der Stadt Bern mit BIAS-Teilnehmenden hätte zur Folge, dass das heutige differenzierte und sehr erfolgreiche Arbeitsintegrationsmodell grundlegend umgebaut werden müsste. Mit den schwächsten BIAS-Teilnehmenden, welche bisher in der Regel in den internen Betrieben arbeiten, ist die Erbringung einer „just-in-time“-Dienstleistung nicht gewährleistet. Für diese Langzeitarbeitslosen wäre der Velohauslieferdienst eine Überforderung, zumal sie meist massive gesundheitliche Einschränkungen aufweisen.

Für einen funktionierenden Betrieb müssten also auch stärkere BIAS-Teilnehmende dem Velohauslieferdienst zugewiesen werden, welche heute wirkungsvoller direkt im Betriebsnetzwerk des ersten Arbeitsmarkts eingesetzt werden. Für diese Langzeitarbeitslosen bietet ein Velohauslieferdienst im Vergleich zu einem Arbeitseinsatz im KA-Betriebsnetz des ersten Arbeitsmarkts klar geringere Qualifizierungsmöglichkeiten und eine klar schlechtere Chance auf eine Anstellung in einer Unternehmung des ersten Arbeitsmarkts. Die Fähigkeiten und Erfahrungen der Teilnehmenden - zentrale Aspekte bei der Arbeitsintegration - könnten nicht mehr in gleicher Weise berücksichtigt werden, was sich auch negativ auf die Motivation auswirken dürfte.

Der Gemeinderat erachtet eine möglichst hohe Zahl von Personen, die erfolgreich in den Arbeitsmarkt integriert werden können, als sozialpolitisch wichtig. Deshalb erachtet er es als nicht vertretbar, das erfolgreiche städtische Arbeitsintegrationsmodell zugunsten des Betriebs eines Velohauslieferdienstes zu ändern.

2. Finanzielle Aspekte

Das Amt für Umweltschutz hat mittels einer Umfrage abgeklärt, unter welchen Rahmenbedingungen in anderen Schweizer Städten Velohauslieferdienste betrieben werden. Befragt wurden einerseits Sozialprojekte, die sich vollständig oder teilweise auf den Einsatz von Sozialhilfeempfängern und -empfängerinnen sowie auf Langzeitarbeitslose stützen und andererseits profitorientierte, private Velohauslieferdienste.

Beispiel Thun

In Thun ist der privatrechtlich organisierte Velohauslieferdienst seit 2003 ein Zusatzangebot des Velo- und Autokuriers. Der Velokurierdienst übernimmt auch die Fahrten für den Hauslieferdienst. Dank Blockzeiten können die Lieferungen gebündelt bei den Geschäften abgeholt und ausgeliefert werden. Dies ermöglicht eine bessere Planung der Auslastung. Der Hauslieferdienst als ergänzende Dienstleistung profitiert von Synergien. Dementsprechend entstanden in Thun kaum zusätzliche Kosten für Aufbau und Betrieb. Der Lieferdienst erwirtschaftet lediglich 45 Prozent der Gesamtkosten. 55 Prozent werden durch die beteiligten Geschäfte getragen. Alle Fahrerinnen und Fahrer sind im 1. Arbeitsmarkt tätig und sind zu 10 - 40 Prozent angestellt, sowohl als Kuriere als auch für den Hauslieferdienst. Für grössere Distanzen wird zusätzlich ein Auto eingesetzt.

Beispiel Lausanne

Der Velohauslieferdienst „DringDring“ in Lausanne ist eine Dienstleistung des Velokurierdienstes Vélocité und ebenfalls profitorientiert. Gearbeitet wird mit ungefähr 14 Vollzeitstellen-Äquivalenten an drei Standorten. Im Folgenden wird nur auf den Standort Lausanne eingegangen. Einkäufe werden innerhalb der Stadt Lausanne sowie nach Renens, Prilly und Pully ausgeliefert (ca. 5 km). Eine Lieferung innerhalb Lausanne kostet Fr. 12.00. Die Einnahmen setzen sich wie folgt zusammen: Kunde/Kundin bezahlt Fr. 5.00, die restlichen Kosten werden je ungefähr hälftig von den beteiligten Geschäften und dem City Management übernommen. Für die Jahre 2009 bis 2011 stellte das Citymanagement ausserdem eine Defizitgarantie. Eine Lieferung nach Renens, Prilly oder Pully kostet Fr. 15.00, wobei die Kundschaft Fr. 8.00 zahlt.

Beispiel Zürich

Ein mit Bern vergleichbar grosses und ähnlich komplexes Verteilgebiet hat der Velohauslieferdienst „Züriwerk bringt's“ der Stiftung Züriwerk. Dieser Velohauslieferdienst arbeitet mit Sozialhilfeempfängern und -empfängerinnen, Asylbewerberinnen und -bewerbern, IV-Bezügern und -Bezügerinnen sowie Studentinnen und Studenten. Insgesamt werden knapp 30 Personen als Fahrer und Fahrerinnen beschäftigt. Bei „Züriwerk bringt's“ handelt es sich um ein Teillohnprojekt. Die jährlichen Betriebskosten belaufen sich auf rund 1 Mio. Franken, wovon mehr als die Hälfte Lohnkosten

sind. Der Rest geht in Unterhalts- und Betriebskosten auf. Knapp Fr. 300 000.00 werden aus Lieferungen und von den beteiligten Geschäften eingenommen. Sponsoring-Einnahmen belaufen sich jährlich auf ca. Fr. 10 000.00 bis Fr. 15 000.00. Die Kosten für den Betriebsaufbau beliefen sich auf gut Fr. 400 000.00.

Basierend auf den Auskünften der Betreiber existierender Velohauslieferdienste kann für Bern etwa folgende Vollkostenrechnung gemacht werden (dabei ist zu beachten, dass vor allem die Lohnkosten in einem marktwirtschaftlich organisierten Betrieb mit Arbeitsplätzen im ersten Arbeitssektor viel höher ausfallen als in einem Sozial- oder Teillohnprojekt):

Einmalige Kosten für den Betriebsaufbau	400 000.00
Betriebskosten:	
Fahrer und Fahrerinnen (Basis 500 Stellenprozent, Studenten/Studentinnen mit Fr. 40.00 pro Stunde)	400 000.00
Geschäftsleitung, 100 Stellenprozent, Fr. 120.00 pro Stunde	280 000.00
Disposition und Administration, 150 Stellenprozent Fr. 100.00 pro Stunde	360 000.00
Unterhaltskosten (Unterhalt Elektrofahrräder und Anhänger, Reparaturkosten, Büromaterial, Büroinfrastruktur, etc.)	50 000.00
Raummieten (Annahme 2 500.00 pro Monat)	30 000.00
Amortisation 10 Fahrräder und Anhänger (Amortisationszeit 3 Jahre)	15 000.00
Versicherungen (Haftpflicht, Fahrerinnen, Fahrer, Fahrräder, Anhänger)	10 000.00
Marketing	10 000.00
Diverses und Spesen	10 000.00
Geschätzte totale jährliche Aufwendungen	1 165 000.00

Im Business-Plan-Entwurf für die Stadt Bern wurden für das erste Jahr mit 9 100 Lieferungen gerechnet, für das zweite Betriebsjahr mit 15 000.

Einnahmen von Kundenschaft (Annahme 15 000 Lieferungen im Jahr à Fr. 5.00)	75 000.00
Einnahmen von beteiligten Geschäften (Fr. 4.00 pro Lieferung)	60 000.00
Sponsoring (verglichen mit „Züriwerk“ hoch)	50 000.00
Total Einnahmen	185 000.00

Oben getätigte Annahmen zeigen, dass Ausgaben von rund Fr. 1.15 Mio. Franken Einnahmen von Fr. 185 000.00 gegenüberstehen. Müssten die Einnahmen die vollen Kosten decken, müsste pro Lieferung ein Betrag von Fr. 60.00 in Rechnung gestellt werden. Auch wenn sich diese Kosten auf Sponsoring, Geschäfte und Kunden und Kundinnen aufteilen, ist der Betrag so hoch, dass ein solcher Service nicht konkurrenzfähig ist.

Zudem liegt es grundsätzlich nicht im Interesse einer Stadtverwaltung, einen profitorientierten Betrieb aufzubauen und mitzufinanzieren. Damit würde ein Präzedenzfall geschaffen und andere Branchen aus dem Dienstleistungsbereich würden zu Recht dasselbe städtische Engagement einfordern.

Das Zürcher Modell ist für die Stadt Bern aus den im Kapitel „soziale Aspekte“ aufgeführten Gründen nicht umsetzbar.

3. Fazit

Grundsätzlich steht der Gemeinderat der Idee „Velohauslieferdienst als Sozialprojekt“ positiv gegenüber. In der Stadt Bern werden die Sozialhilfeeinsatzplätze der beruflichen und sozialen Integration sehr erfolgreich und arbeitsmarktnah umgesetzt. Das Betreiben eines Velohauslieferdiensts bringt für die Reintegration keine Verbesserung. Es ist wie oben ausgeführt weder zielführend noch erwünscht, ein Erfolgsmodell beruflicher Integration für den Aufbau eines neuen städtischen Dienstleistungsbetriebs teilweise aufzugeben und damit die Integrationschancen in den ersten Arbeitsmarkt zu gefährden.

Wird eine Vollkostenrechnung gemacht, zeigt sich, dass ein Velohauslieferdienst als selbständiger Betrieb des ersten Arbeitsmarkts in Bern nicht kostendeckend betrieben werden kann. Es gibt Modelle in kleineren Städten, welche von Synergien profitieren und bei vorhandener Infrastruktur personelle Überkapazitäten für den Velohauslieferdienst nutzen können. Dabei werden aber alle Kosten dem Kerngeschäft zugeordnet, so dass nur Einnahmen generiert werden. Im Falle einer grossen Stadt wie Bern dürfte dies nicht möglich sein.

Die Stadtverwaltung Bern kann als öffentliche Hand nicht den Aufbau und Betrieb einer privatrechtlich geführten Unternehmung in die Hand nehmen. Das würde die Arbeitsmarktsituation verfälschen, zu hohen Kosten in der städtischen Verwaltung führen und für andere, in Bern angesiedelte Dienstleistungsunternehmen des ersten Arbeitsmarkts ein Ungleichgewicht schaffen.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Im Unterkapitel „finanzielle Aspekte“ wird eine Vollkostenrechnung gemacht. Der Aufbau eines privatrechtlich organisierten Velohauslieferdiensts für die Stadt Bern ist mit Ausgaben einer knappen halben Million Franken zu veranschlagen, für den Betrieb müsste rund eine Million Franken Betriebskapital pro Jahr zur Verfügung gestellt werden. Auch wenn die Stellen mit städtischen Mitarbeitenden besetzt würden, sind diese Kosten in einer Vollkostenrechnung aufzuführen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die erheblich erklärte Motion als nicht erfüllbar abzuschreiben.

Bern, 6. November 2013

Der Gemeinderat