

 Mobilität mit Perspektiven	Sitzung Netzwerktreffen	Datum: 27.3.2019 Protokoll: Eva Mangl Ort: Basisbeschäftigung Zürich Leitung: Viveca Haffner und Chris Klein
	Protokoll	

Teilnehmende Martin Burger, Christoph Hug und Paul Baumann AIP Pratteln // Marcel Kasper, Eco Grischun Chur // Mathias Rothenberger, Stiftung Arwole Sargans // Oswald Hürlimann, Velostation Liestal // Luca Ingrosso, Janis Oriovich und Virusan Sinnathurai, Stiftung Buecherwäldli Utzwil // Christoph Balmer, HALLE 44, Baar // Mario Neuhäusler, HPZ Auxilia, Schaan // Günther Thomas Bühler, WTL Jona // Roland z'Rotz, Oeko Service Zürich // Philipp Müller, Velohubertus Zürich // Thomas Messmer, Martin Schiesser und Besnik Karakushi, Basisbeschäftigung Zürich // Dominik Morand, Justizvollzugsanstalt Deitingen, Solothurn // Marc Steiner, Stiftung Lebensart Bärau // Niels Baur, SAH Bern, Thun // Yves Gobet, VAM Bulle // Chris Klein, Michel Dietrich, Lorenz Rüfenacht, Walter Waeny, Eva Mangl und Viveca Haffner, Velafrica Bern-Liebefeld	Entschuldigt Kühni Ueli, Lebensart Bärau // Daniel Sommer, Stephanie Green und Tobias Ebnöther, Brühlgutstiftung Winterthur // Esther Staub, Halle 44, Baar // Jonathan Hirschi, maxi.mumm, Langenthal // Sven Balsiger, Velostation Thun // Oliver Rippstein, Caritas Luzern // Fabio Pontrandolfo, Fachhaus Dübendorf // Silvan Wigert, Quellenhofstiftung Dinhard, Willy Grand und Gabrielle Holliger, Stiftung Intact Langnau // Christoph Michlig, OPRA Brig // Mauro Oprandi, Eco Grischun, Chur // Mats Gurtner, Velafrica
---	---

Begrüssung in der Kantine bei Kaffee und Gipfeli

Begrüssung durch Thomas Messmer, Teamleiter Basisbeschäftigung. Dazu ein paar Zahlen zu den von der BB verarbeiteten Velos, Ersatzteilen und Containerverladen seit 2008, Anfang der Zusammenarbeit mit Velafrica.

«Offizieller Teil» im Sitzungsraum im Brahmserhof

- Begrüssung durch Viveca und Erklärung des Programms
- Lorenz Rüfenacht, Walter Waeny und Michel Dietrich stellen sich und ihre Aufgabenbereiche vor
- Vorstellung von Faso Velo in Burkina Faso, kleiner Videoclip von Karim Rouamba
- News aus der Schweiz. Jumbo und Coop Aktion – Veloschwemme, Viveca wird einzeln nachfragen, wie viele Velos die Partner nehmen können.
- Vorstellung des neuen Merci-Flyers und die Notwendigkeit, Adressen zu generieren zur Spendengewinnung.

Merci Flyer – wichtige Punkte für Netzwerkpartner

- Viveca erklärt den neuen Merci-Flyer, der den alten Mangoflyer ersetzt:
- Grundsätzlich kostet der Export der Spendenvelos Geld – was Velafrica u.A. durch Kleinspenden reinholt. Velafrica ihre Kosten zu 30% mit Kleinspenden. Diesen Betrag müssen wir erhöhen, da Mehrkosten u.A. durch Lager- u Logistikkosten
 - **Velospender*Innen**, die Ihr Velo persönlich bei Velafrica, bzw. einem Netzwerkpartner spenden, sind i.d.R. auch **potentielle Geldspender*innen**. Deshalb möchte Velafrica Ihre Adresse erfassen.
 - **Anreize** für den Velospender, ihre Adresse zu geben sind die **Gutscheine** von Gebana, Veloplace und NEU der Abzug des Velos von der Steuer = **Spendenbestätigung**.
 - Deshalb bei **«Bring-in» Velos, immer den Merci Flyer aushändigen**, mit bspw. Den Worten: *«Möchten Sie wissen, wie es mit ihrem Velo weitergeht, möchten Sie den Newsletter oder die Velafricazeitung erhalten? Als Dank für Ihre Velospende erhalten Sie die Gutscheine und können das Velo bei den Steuern abziehen. Am besten, Sie füllen den Talon hier aus, so geht's nicht vergessen»*
 - Talon abtrennen, und in regelmässigen Abständen per Post an Velafrica schicken.
 - **Velafrica dankt euch** Netzwerkpartner sehr herzlich für die Mithilfe!

Schwerpunkt: Thematischer Austausch in Gruppen

- Chris geht die Themen durch und erklärt sie. Aufteilung der Gruppen. 2 x 20 Minuten für die Themen,

anschliessend Zusammentragen der Themen im Plenum und anregende Diskussion.

Diskussion

BIKE Office oder andere Lagermanagementsysteme. Vorteil, Nachteile, Grenzen, sinnvoller Arbeitsinhalt.

- Niels Baur stellt vor:
- braucht es für Lagermanagement
- Hatten einen IT-Spezialist, der die Produkterfassung gemacht hat, mit Strichcode
- Es ist ein komplexes, aufwendiges System.
- Grenzen sind die Teilnehmer. Einarbeitung ist viel zu lang. Aufwand ist fast zu hoch.
- 15 Module sind möglich.
- Geeignet für eine Werkstatt. Verknüpfungen zwischen mehreren Unternehmen/ Partner sind schwierig.
- WTL hat Interesse an einer digitalen Lösung.
- Velohubertus verwendet Cycle.

«A plus» Veloproduktion; Was, warum, wieso?

- Schwierigkeiten
- Wenn nicht alles top, bspw. Defekte Federgabel -> Ersatzteile generieren
- Bremsbeläge (Scheibenbremsen)
- Lagerung
- Kostenpunkt der Ersatzteile
- TN: Können die TN das machen? Wie lange sind die TN im Programm?
- A+ Produktion muss individuell mit den Partnern angeschaut werden.
- Schulungen für Partner (Was definiert ein A+ Velo?, Know-How von Werkstattleiter)
- Dieses Jahr wurden ca. 90 A+ Velos nach Afrika verkauft.
- Der Markt ist vorhanden für A+ Velos.
- Know-How in Afrika ist vorhanden.
- Frage von Christoph Hug: Wie viel sollen wir in der Schweiz eigentlich noch reparieren, wenn in Afrika das technische Know-How eh vorhanden ist? Südpartner bezahlen einen Preis und erwarten dafür ein voll funktionsfähiges Velo
- Produkteblatt mit Kriterien für A plus - gibt es – bei Chris anfordern?
- Wie wird man A+ Partner? Melden bei Chris
- Manche Partner wussten noch nicht über die A+ Velos Bescheid. Jedoch grosses Interesse.

Ersatzteilproduktion

- Besnik berichtet
- Was wird abgepackt? Was wird gebraucht?
- Detaillierterer ET-Katalog kommt zustande.
- Schwierigkeiten mit Ressourcen: Einarbeitung, Django, 20-30 neue Teile, Lagerplatz möglich oder nicht?
- Rohmaterial: Wo entscheiden wir was wird behalten, was wird entsorgt?
- Gewisse ET sind Mangelware: Sattel, Schutzblech
- Chris: ET sind sehr wichtig für die Partner, werden gut bestellt.
- Es müssen nicht alle Partner alle ETs machen. Individuell priorisieren.
- Wichtige, seltene ET können auch im Liebefeld angefragt werden.

Was machen wir mit Dreigänger

- Mathias Rothenberger
- Nachfrage nach Dreigängern in Sargans ist vorhanden.
- 2. Standbein für sie
- 3-4 TN beschäftigen sich kreativ mit Dreigängern (neue Farbe)
- 400-500 Franken ist Verkaufspreis
- 250 CHF als Bahnhofsvelo und für Schüler
- Schwächere TN machen Dreigänger
- Mit guten TN kann er viele Afrikavelos machen, mit schwächeren nicht so.
- Idee: Dreigänger verbessern, à la «aufmotzen».
- Nachfrage nach Dreigängern nicht in Afrika, sondern in der Schweiz.
- Mathias Rothenberger will auch normale Velohändler ansprechen. Und versuchen die Dreigänger in Kommission zu verkaufen

- Martin Burger hat auch Verbindungen zu einem Velohändler (Kommission)
- Stadt Zürich (und andere Städte) – Dreigänger sind gefragt als Stadtvelos

System Freiwillige in der Werkstatt um Produktionskapazität zu halten oder erhöhen. Betreuungsaufwand vs. Nutzen.

- Eva Mangl
- Interesse von AIP Plus, Martin Burger, mit Freiwilligen zusammenzuarbeiten
- Erste Anlaufstelle beim Start: Regionale Benevol Stelle. In Liestal und Basel Stadt vorhanden.
- Freiwillige können toll unterstützen, aber keine angestellten Mitarbeitenden ersetzen
- Häufiger Typ Freiwilliger: pensionierter, älterer Herr, der gerne am Velo bastelt
- Möglichkeit, auf benevol-jobs.ch ein Inserat zu schalten
- Freiwillige müssen auch betreut werden. Dafür personelle Ressourcen einplanen.

Teilnehmer*innen übernehmen Verantwortung. Nutzen, Motivation, Wo sind die Grenzen?

- Wissen vermitteln
- Motivation = wenn die betreffende Mitarbeiter*in lange an der Arbeitsstelle ist. Wenn sie Schlüsselfunktion haben
- Grenzen: Zeit, Sprache, Grundwissen
- Stärken von betreffenden Mitarbeiter*innen einteilen
- Ressourcen stärken einteilen
- Mit der Organisation arbeiten lassen

Warenkreislauf, Lagerplatzproblematik und Logistik

- Grosse Herausforderung im Moment
- Kurzfristige Lösung: bilaterale Abmachungen zwischen Partnern. Ist jedoch transport- und kostenintensiv.
- Ab 150 Fertigvelos kann Walter die Velos abholen nach Pratteln bringen oder als Kombi-Container direkt verladen
- 1-2 Container unverarbeitet exportieren. Wird aber in Afrika nicht gewünscht.
- Velafrica arbeitet mit Hochdruck daran, ein Lager zu finden. Kosten!!
- Oswald hat vielleicht Lagerplatz.
- Lorenz: Ggf. mehr ET-Velos machen, Standard für Reparatur etwas höher setzen kann helfen.
- Triagieren!!

Herausforderungen mit Teilnehmenden. Qualitätsanspruch vs. fehlendem Know-How

Martin Schiesser, BB ZH und Mathias Rothenberger, Arwole Sargans, beide mit TN aus der ALV

- Wie lange sind die TN da?
- Was ist der Auftrag?
- Wie steigt man in die Arbeit ein? Zuerst Demontage, dann Reparatur.
- Stärkenorientiert arbeiten
- Fokus der Institution, was soll der TN hauptsächlich erreichen?
- Sprache kann auch Grenze sein

Dominik Morand, aus dem Justizvollzug:

- Nicht mit dem schwierigsten Velo starten, sondern TN an das Thema Velo begleitend heranzuführen.
- Dominik: Ähnliche Probleme bei den Partnern – Austausch interessant.
- Mathias Rothenberger: Gute Erfahrung mit Recycling gemacht (da können TN schnell viel selbständig machen.)

12.25 Uhr Ende der Diskussion und Transfer in die Kantine der Basisbeschäftigung

Mittagessen

12.30 – 13.30 Uhr: Feines Mittagessen in der Kantine der BB, Merci

Best Practice: Martin Schiesser und Besnik Karakushi, Co-Werkstattleiter Velowerkstatt der BB

In der Velowerkstatt der BB, stellen MS und BK ihre Arbeit mit TN, die maximal 4 Wochen im Programm sind, vor. Bevor die Leute in der Stadt Zürich ausgesteuert werden, müssen sie ein Programm in der BB absolvieren.

- Eingeführt werden die TN mit der Demontage eines Velos, um die Materie kennen zu lernen.

- Die Demontage ist ebenfalls ein Arbeitsinhalt für TN, die nicht gerne an den Velos schrauben oder reparieren.
- Es werden auch ET produziert. Sortieren, Kontrollieren und Verpacken im Kleinteillager ist auch ein Arbeitsinhalt für TN, die ungerne Veloschrauben. Für das Eintragen der verpackten Teile ins «Django», einer Software, ist es nicht immer möglich, einen TN zu finden, der das kann und möchte. Gelagert werden diese ET direkt in einem Palettrahmen und gleich so «als ganzes Lot» verschickt.
- BB hat ein Velolager für 500 verarbeitete Velos. Schiffscontainer werden direkt vor Ort verladen. Oekoservice Zürich, die in der Nähe Velos Verarbeiten, lagern ihre fertigen Velos auch in ihrem Lager.
- Ein Zivi, der für die ganze BB arbeitet (nicht nur Velowerkstatt), macht jeweils Abholungen mit einem Pick-up Fahrzeug. Die Abholungen können den Betrieb an die Grenzen bringen.
- Es wird sehr genau **Statistik** geführt, **woher die Velos kommen**. Abholungen, Bring-ins, Velobörsen, - Sammlungen, Immobilienverwaltungen, Aufträge von Velafrica etc. Jedes Velo wird so erfasst. Diese Statistik ist für Velafrica sehr wertvoll, denn es können Rückschlüsse gezogen werden, bspw. Über woher die meisten Velos kommen und daraus bspw. Schwerpunkte in der Velosammlung und/oder Marketingmassnahmen zu treffen.
- Ebenfalls **Statistik** geführt wird, **wohin die Velos gehen** – einerseits Containerverlad und Abgeben an andere Verarbeitungspartner. Denn es werden zu viele Velos gesammelt, als selber verarbeitet werden können.

Um ca. 14.15 Abschluss der Führung u Diskussion in der Velowerkstatt

Martin Messmer führt die Interessierten im Anschluss noch durch alle Teilbereiche der Basisbeschäftigung.

Um ca. 15 Uhr Abschluss des Netzwerktreffens. Merci an alle für das Gelingen!

Bern, 4. April 2019, Christopher Klein, Eva Mangl (Protokoll), Walter Waeny, Michel Dietrich, Lorenz Rüfenacht und Viveca Haffner