

### Teilnehmende

Siehe [Anwesenheitsliste](#) auf der virtuellen Werkstatt.

### Link virtuelle Werkstatt

Alle erwähnten Dokumente sind auf der virtuellen Werkstatt zu finden:

<https://velafrica.ch/wer-wir-sind/netzwerk-schweiz/virtuelle-werkstatt-fuer-velafrica-verarbeitungspartner/>

**Achtung:** Dies ist ein versteckter Link, der nicht via Navigation auffindbar ist. Deshalb bitte **abspeichern oder sich den neuen versteckten Shortlink merken:** [www.velafrica.ch/vw](http://www.velafrica.ch/vw)

### 9.00-10.00: Kaffee, Begrüssung und News zu Projekten in Afrika

- Eintreffen der Vertreterinnen und Vertreter der Partnerorganisationen beim Restaurant Dreigänger in Liebefeld. Austausch bei Kaffee & Croissant.
- Offizielle Begrüssung und Erläuterung des Tagesprogramms durch Michelle Harnisch, Verantwortliche Partnernetzwerk Schweiz.
- Nikolai Räber, Co-Leiter Velafrica, gibt einen Überblick über den aktuellen Stand einer Auswahl Projekte in Afrika.
- Ayanna Kimaro, Leiterin von ABC Impact in Tansania, gibt Einblick in die Projekte «Bike to School» und «Bikepreneur» und in deren Impact. Siehe [PowerPoint-Präsentation](#) auf der virtuellen Werkstatt.

### 10.00-12.00: Workshops, Pause und Diskussion im Plenum

Vier Workshop-Themen stehen zum Angebot, aus dem Plenum werden keine weiteren Workshop-Themen gewünscht. Die Teilnehmenden schreiben sich zu einem Workshop-Thema ein. In den Workshops ist jeweils eine Person von Velafrica dabei, sowie meist eine Person eines Partners. Zusammen präsentieren sie zu Beginn das Thema, anschliessend können die Workshop-Teilnehmenden ihre Erfahrungen teilen und Fragen stellen. Nach 20 Minuten findet die Pause statt.

Danach werden die gesammelten Erkenntnisse im Plenum präsentiert:

#### **Workshop 1: Einführung in die Handhabung der QR-Codes** *mit Nadine Degen (VA), Stefan Nichini & Patric Zurbuchen (SNH)*

#### **Präsentation**

Nadine informiert über den Stand der Digitalisierung. 10 Verarbeitungspartner haben die QR-Codes bereits erfolgreich im Arbeitsalltag integriert. Weitere 10 sind zurzeit in der Umsetzungsphase. Stefan und Patric erzählen über die Best Practices beim [SNH](#). Sie haben 3 Videos zum Umgang mit den QR-Code-Bändern gemacht. Vielen Dank dafür! Diese und weitere Anleitungen sind auf der [virtuellen Werkstatt](#). Im Anschluss findet eine Diskussion über die Chancen und Herausforderungen mit den QR-Codes im Alltag statt.

### **Diskussion im Plenum**

Nadine informiert über den Inhalt des Workshops. Es gibt keine Fragen aus dem Plenum.

Michelle dankt allen, die die QR-Codes bereits einsetzen. Velafrica ist bewusst, dass ein Mehraufwand entsteht, dieser bietet aber auch Chancen: digitaler Arbeitsinhalt für Teilnehmende, Lagerbestände auf einen Blick einsehbar, das Führen von Statistiken und Anmelde Listen entfällt, etc. Für Velafrica sind die Vorteile der digitalen Daten enorm: Transparenz der Lagerbestände und Warenflüsse, Optimierung bei der Koordination der Logistik, Spendererlebnisse generieren, etc.

Michelle betont, dass sich die Partner bei Fragen immer an Velafrica wenden können und Velafrica für eine Einführung gerne zu den Partnern geht.

### **Workshop 2: Anpassungen der Velokategorien**

*mit Chris Klein (VA) & Lorenz Rufenacht (Drahtesel)*

#### **Präsentation**

Chris informiert, dass es ab Januar 2026 eine Anpassung der Velokategorien geben wird. Aufgrund der Gespräche mit den Südpartnern wird es künftig noch 3 Kategorien geben: Export Bicycle, Export Kids, Export Plus Bicycle.

- Die Kategorie Export Bicycle wird aus den Fahrradtypen Touring/Cross, MTB, «variabel» bestehen.
- Die Kategorie Export Kids besteht aus Kindervelos analog der jetzigen Kategorie.
- Die Kategorie Export Plus Bicycle besteht aus den jetzigen Kategorien A Plus, A Plus Budget und A Premium. Folgende Fahrradtypen sind Bestandteil davon: Touring/Cross, MTB, Kids, Racing, «variabel».

Classic und normale Racing werden nicht mehr exportiert. Die Südpartner können diese nicht verkaufen und sind als Kleinunternehmer auf Einnahmen angewiesen. Diese Typen von Velos stellen in der Schweiz einen kleinen Teil der gespendeten Velos dar und sind stets abnehmend. Velafrica schlägt den Partnern folgendes Vorgehen vor: Verkauf, Demontage zu Ersatzteilen für den Eigengebrauch oder den Export, Entsorgung im Altmittel. Weitere Ideen sind jederzeit willkommen.

Der [Drahtesel](#) ist seit 6 Monaten beim Pilotprojekt zu den neuen Velokategorien dabei. Lorenz erzählt von den Best Practices.

### **Diskussion im Plenum**

Chris informiert über den Inhalt des Workshops.

Die Frage kommt auf, ob man die neuen Kategorien ab sofort umsetzen kann. > Nein, die Umsetzung beginnt ab dem neuen Jahr, da sie zurzeit noch etwas Vorbereitung benötigt. Die Dokumente werden vorgängig auf die virtuelle Werkstatt geladen und die Partner darüber informiert.

Es wird gefragt, ob die Tatsache, dass ab Januar in den Containern Velos gemischter Kategorien sind, problematisch ist. > Nein, das macht nichts. Die QR-Codes werden ebenfalls gemischt sein. Es wird eine Übergangsphase geben.

### **Workshop 3: Erweiterung des Ersatzteilkatalogs um hochwertige Ersatzteile**

*mit Michel Dietrich & Claudio Brenni (VA)*

#### **Präsentation**

Michu informiert, dass der Qualitätsordner für Ersatzteile ab dem neuen Jahr ein Update erhält. Dort werden einerseits hochwertige Ersatzteile, sogenannte «Export Plus Ersatzteile», im Katalog neu aufgenommen und bereits bestehende Ersatzteile in diese Kategorie verschoben. Grundlage dazu bildet die passende Velokategorie «Export Plus». Einige nicht stark nachgefragte Ersatzteile werden aus dem Katalog entfernt.

Claudio informiert über die Wichtigkeit der Ersatzteile allgemein bei unseren Südpartnern und zeigt Fotos dazu von der diesjährigen Projektreise in Madagaskar.

### **Diskussion im Plenum**

Claudio informiert über den Inhalt des Workshops. Es gibt keine Fragen aus dem Plenum.

Michelle bedankt sich bei allen Partnern, die Ersatzteile produzieren und ermutigt Partner, die keine produzieren, es sich zu überlegen. Es macht aus vieler Hinsicht Sinn: idealer Einstieg für Klient:innen, die erhöhte Verwertungsquote, die Verwendung bei der Veloreparatur, die grosse Nachfrage der Südpartner, die Vergütung, etc.

In der Ersatzteil-Produktion ist eine grosse Flexibilität vorhanden, es muss nicht jedes Ersatzteil des Katalogs produziert werden, eine Beschränkung auf eine Auswahl ist sehr gut möglich.

Interessierte können sich gerne bei Michelle melden, gerne macht sie zusammen mit Michu eine Einführung bei potentiell interessierten Partnern.

#### **Workshop 4: Modell „Gemeinnützige Gesellschaft für Wiederverwertung und Recycling“ (GWR) aus Frankfurt**

*mit Valentin Janda (Velafrica Deutschland e.V.) & Gregor Langweg (GWR)*

##### **Präsentation**

Die GWR ist ein Verarbeitungspartner von Velafrica Deutschland e.V. Der Geschäftsführer Gregor Langweg zeigt eine Präsentation. Die [GWR](#) ist ein gemeinnütziges Unternehmen mit 140 Mitarbeitenden, das Umweltdienstleistungen und Bildungsdienstleistungen für die Region Frankfurt bedarfsorientiert miteinander verbindet. Sie ist dreiteilig aufgebaut:

- Zertifiziertes Recyclingzentrum mit Ziel der Vermeidung und Reduzierung von Elektroschrott durch Wiederverwendung von Materialien und ganzen Geräten.
- Arbeitsmarktdienstleistungen: Angebot im Bereich Arbeitsintegration und berufliche Weiterbildung. Total 100 Teilnehmende.
- Secondhand Warenhaus: Was sich reparieren lässt, wird funktionstüchtig gemacht und günstig verkauft.

Die GWR hat zahlreiche innovative Recycling-Projekte entwickelt. Diskussion und Fragenbeantwortung.

##### **Diskussion im Plenum**

Valentin Janda, der Geschäftsführer von Velafrica Deutschland e.V., informiert über den Inhalt des Workshops. Es gibt keine Fragen aus dem Plenum.

Michelle bedankt sich für den sehr interessanten Einblick in ein innovatives Partnerunternehmen aus Deutschland.

#### **12.00-13.00: Gruppenfoto & Mittagessen**

Gruppenfoto im Innenhof des Drahtesels und anschliessend Mittagessen im Restaurant Dreigänger.

#### **13.00-13.40: News zum Netzwerk CH/D & zur Veloproduktion**

Zum untenstehenden Teil gibt es ebenfalls Folien in der [PowerPoint-Präsentation](#).

Michelle stellt die **neuen Mitarbeitenden bei Velafrica Schweiz** vor:

- Fabian Schranz (Logistik) -> Neue fixe Stelle, ersetzte Logistik-Praktikumstelle
- Nora Muff (Velosammlung) -> Neue fixe Stelle, ersetzte Velosammlungs-Praktikumstelle
- Rafael Battaglia (Freiwilligenwerkstatt)
- Timon Müller (Freiwilligenwerkstatt)
- Vincent Eringfeld (Praktikant Kommunikation)

Michelle informiert über die **Änderungen im Schweizer Netzwerk**:

- Die [Arbeitsintegration Winterthur](#) ist ab Mai 2025 neu dabei und die [Stiftung Bächtelen](#) ab Oktober 2025. Herzlich Willkommen!
- Dem [AIP plus](#) wird zum 10-jährigen Jubiläum gratuliert und die Jubiläumstafel übergeben. Herzlichen

Dank für die langjährige und tolle Zusammenarbeit!

- Das [SAH Bern](#) und das [Gefängnis Limmattal](#) hörten Ende 2024 auf, das [Fachhaus Schwerzenbach](#) Ende 2025. Wir danken herzlich für die gute Zusammenarbeit!

Valentin gibt ein **Update zu Velafrica Deutschland e.V.:**

- Ziel, langfristig die grosse Nachfrage nach Recyclingvelos im afrikanischen Kontinent zu erfüllen, das Schweizer Netzwerk zu ergänzen und das Velafrica-Modell weiterzuentwickeln.
- Zurzeit Tätigkeiten hauptsächlich in den Regionen Aachen, Frankfurt und Münster. Aktuell 4 Verarbeitungspartner: [Spectrum](#), [JVA Aachen](#), [GWR](#) und [VfAW](#).
- 2024 total 5 Container exportiert, 2025 sind total 7 Container geplant.

Michelle gibt News zur **Produktion in der Schweiz:**

- **Produktionszahlen:** Bis zum Datum des Netzwerktreffens wurden bereits 16'374 Velos exportiert, d.h. dass das Budget von 26 Tsd. Velos für das Jahr 2025 realistisch ist. Weiter wurden 4'500 Einheiten Ersatzteile exportiert. Herzlichen Dank an alle Partner für den grossartigen Einsatz!
- **Verladeorte:** Bis zum Datum des Treffens wurde bei 14 Partnern Velos verladen, zwei davon in Deutschland. Ziel ist, zukünftig mehr Containerverlade direkt bei Partnern zu machen, damit Velos nicht verschoben werden müssen. Herzlichen Dank an alle Partner, die Container verladen!
- **Stand zur E-Mobilität:** Aktuell gibt es drei regionale Partner, die E-Bikes im grossen Stil zu Ersatzteilen verarbeiten ([JVA Thorberg](#), [Werkraum4](#) und [AIP plus](#)). Im Dokument [«Qualitätsstandards für Ersatzteile V. 3»](#) gibt es ein Kapitel zu E-Bikes mit Infos zur Ersatzteilverwendung und dem Export. Es werden zurzeit keine Schweizer E-Bikes exportiert, das Thema E-Mobilität ist jedoch auch in Afrika zentral. Das Pilotprojekt [Africrooze](#) ist in der finalen Fundraising-Phase.

Frage aus dem Plenum, wie die Partner die **E-Bike-Batterien lagern**. > Vor dem Verarbeiten bei intakten Akkus Lagerung im E-Bike, E-Bike an einem trockenen Standort. Nach dem Verarbeiten bei intakten Akkus in einer Kiste an trockenem Ort lagern, geschützt vor Hitzequellen und Frost. Akkus, die ein defektes Gehäuse haben (beschädigt oder aufgebläht), müssen in einem Vermiculit-Stahlfass gelagert werden. Solch ein Fass kann bei [INOBAT](#) bestellt werden. INOBAT stellt es gegen ein Depot zur Verfügung und holt es kostenlos wieder ab, wenn es voll ist und tauscht es gegen ein neues aus.

Es besteht eine Partnerschaft mit [upVolt](#). Neben dem Batterie-Upcycling konzentriert sich upVolt mit seinem Akku-Service auf Regenerierung, Reparatur und Zellentausch von E-Bike-Akkus. upVolt holt die Akkus kostenlos bei unseren drei E-Bike-Partnern ab. Sie sind ebenfalls an Motoren, Ladegeräten und Displays interessiert.

> Ein Gespräch mit upVolt nach dem Netzwerktreffen hat ergeben, dass sie Transporte schon immer als Gefahrgut gemacht haben, neuerdings nun aber auch die Begleitpapiere dazu aushändigen. Die Abholung mit dem PV sei nur sporadisch gewesen, sie hätten schon länger einen Firmenwagen. Zudem würden sie neuerdings 2 Tonnen von INOBAT mit Vermiculit liefern, eine für die kaputten Akkus und eine für die intakten. So müssten die intakten Akkus, aufgrund des Vermiculit gereinigt werden, doch die Akkus seien im Anschluss weiterhin verwendbar.

**Frage wegen der Haftung.** > Als Sammler und weitergebendes Organ von Akkus trägt Velafrica ebenfalls Haftung. Die Akkus müssen vor dem Transport korrekt gelagert werden. Die Firma die transportiert, haftet für den Transport. Velafrica wird sich mit diesem Thema weiter auseinandersetzen und das Netzwerk bei Anpassungen informieren.

**Frage, wie viel Prozent die E-Bikes von den gespendeten Velos ausmachen.** > Ca. 5%, Tendenz steigend.

**13.40-15.00: Spaziergang, Lagerbesichtigung, Spaziergang, Werkstatt-Führung Drahtesel**

- Spaziergang zum neuen Lager an der Sägestrasse in Köniz.
- Nadine informiert über das neue Lagerkonzept. Neu haben wir nicht mehr 3 örtlich voneinander getrennte Lager, sondern ein grosses Zentrallager. Es werden über 4000 Velos für den Umzug bewegt und circa 22.5 Tonnen Ersatzteile verschoben. Die Strategie beim Umzug ist, die Velos und Ersatzteile so wenig wie möglich in die Hand nehmen zu müssen und direkt am richtigen, finalen Lagerplatz einzuräumen. In Zukunft arbeitet Velafrica mit einem Hybridlager, einer Kombination aus Umschlags- und Reservefunktion. Diskussion um Lagerthematiken.
- Spaziergang zurück zum Drahtesel.
- Zum Abschluss macht Lorenz eine Führung durch die Drahtesel-Werkstatt. Der Drahtesel verfügt über eine Werkstatt mit 6 Plätzen für Lernende, sowie über eine Werkstatt mit Plätzen für 17 Teilnehmende. Weiter gibt es einen grossen Laden für Occasion-Ersatzteile, sowie Occasion-Velos und neue Velos.
- Ende des Netzwerktreffens um 15.00 Uhr.