

Bericht der Sachkommission Publikumsdienste, Behörden und Finanzen (SPBF) zur Vorlage Ersatz eines Kipper-Lastwagens sowie Gerätschaften für den Winterdienst (Nr. 06-10.221)

Bericht an den Einwohnerrat

Die Sachkommission Publikumsdienste, Behörden und Finanzen befasste sich an insgesamt drei Sitzungen mit der Vorlage und liess sich vom zuständigen Gemeinderat, Gemeindepräsident Willi Fischer, sowie den Herren Stephan Kohler und Rolf Loll über die Vorlage orientieren.

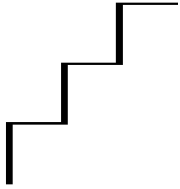
1. Winterdienst

Gemeindepräsident Willi Fischer teilt an der ersten beratenden Sitzung mit, dass der Gemeinderat in der Zwischenzeit die Anschaffungen für den Winterdienst im Umfang von Fr. 95'000.-- genehmigt habe. Der Winterdienst werde also in jedem Fall wie in der Vorlage beschrieben geleistet.

Die Sachkommission beschränkt sich bei ihrer Beratung auf den Kauf eines Kipper-Lastwagens.

2. Bedarfsanalyse

S. Kohler und R. Loll legen der Sachkommission eine ausführliche Bedarfsanalyse vor. Sie stellen fest, dass ein eigener Lastwagen schneller und effizienter als ein zugemieteter sei und überdies der Chauffeur bei gewissen Arbeiten mit anpacke. Bei der Zumietung von Fahrzeugen würden zusätzliche Personalaufwendungen plus Standkosten entstehen, weil dieser Chauffeur ausschliesslich fahre und sich nicht an der manuellen Arbeit beteilige. Zudem müsste mit weiteren personellen Aufwendungen gerechnet werden, weil fremde Chauffeure bei Transporten, die von einem betriebskundigen Chauffeur allein erledigt werden könnten, eingewiesen werden müssten. Bei einer Fremdvergabe käme man so auf 1000 Einsatzstunden; der Werkhof Riehen müsse hingegen für die Berechnung der Vollkosten lediglich die 600 Motorenstunden zugrunde legen. Für den Werkhof Riehen sei der Kran das wichtigste Gerät am Kipper-Lastwagen. Von den durchschnittlich 600 zugrunde gelegten Motorenstunden pro Jahr sind 450 Stunden Krandienst und nur 150 Stunden reine Trans-



portleistung. Zudem könne das Zumieten von Fahrzeugen nervenaufreibend und problematisch sein, wie die Erfahrungen beim Zumieten von Kehrlicht-Fahrzeugen zeigen würden.

3. Abklärungen in Nachbargemeinden

Die Sachkommission beauftragte S. Kohler resp. die Verwaltung, bei den Gemeinden Reinach und Allschwil abzuklären, wie diese das Problem „Kipper-/Kran-Lastwagen lösen würden. An der zweiten Sitzung der Sachkommission erläutert S. Kohler seine Abklärungen bei den Nachbargemeinden, wobei er zusätzlich Binningen einbezogen hat. Binningen habe als Nachfolgefahrzeug eines Unimogs einen 18 t-Lastwagen angeschafft. Allerdings würden die Werkdienste von Binningen und Bottmingen fusioniert werden, wobei Bottmingen wie auch Reinach und Allschwil einen Langsamläufer einsetzen. Zu seinen Abklärungen stellt S. Kohler aber generell fest, dass es schwierig sei, die Aufgaben der Werkhöfe zu vergleichen, da diese sich im jeweiligen Ausmass deutlich unterscheiden können. Er verwies beispielsweise auf die Grünanlagen, wo die Werkhöfe der Nachbargemeinden nur den reinen Unterhalt besorgten, währenddessen in Riehen auch die Neuanlage dazugehöre. Zudem würden sich je nach Gemeinde auch die Gegebenheiten anders präsentieren. So wiesen Allschwil und Reinach keine historischen Parkanlagen auf wie solche, die in Riehen auf hohem Niveau zu erhalten seien. S. Kohler wies auch darauf hin, dass in keiner der verglichenen Gemeinden so detaillierte Abklärungen bezüglich Bedarf und Rendite eines Fahrzeugs gemacht worden seien. Schliesslich informierte er die Sachkommission über ein Benchmarking der BL-Gemeinden, an welchen sich die obigen Gemeinden beteiligen und hinsichtlich welches auch Riehen eine Beteiligung prüfe.

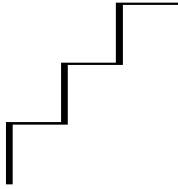
4. Beantwortung von Fragen aus der Sachkommission

Was ist ein "typischer" Kraneinsatz?

Es gibt verschiedene Beispiele: Reparatur und Reinigung der Glassammelstellen (sind teilweise hinter Büschen, was sich insb. auf die Hebekraft auswirkt, weil die Distanz zum Fahrzeug grösser ist), Lieferung von Festbankgarnituren, kleine Aushubarbeiten, Bäume pflanzen, Grün- und Schnittgutabfuhr, Mergeltransport (Aufladen vom Lagerplatz), Splittbehälter (aufstellen, einziehen, füllen, leeren), Aufladen und Abführen der Asche an den Feuerstellen, Holztransporte (Rundholz und gesägtes Massivholz) usw.

Muss der jetzige Kran ersetzt werden oder soll ein zusätzlicher angeschafft werden?

Der aktuelle Lastwagen mit Kranaufbau ist von 1982, also ein Oldtimer. Probleme bestehen insb. bei der Ersatzteil-Beschaffung, ganz abgesehen davon, dass die Fahruntüchtigkeit dieses alten Fahrzeugs jederzeit eintreten kann, es läuft "auf dem letzten Zahn". (Zu bedenken ist insbesondere, dass die Lieferfrist für ein neues Fahrzeug ca. 9 Monate beträgt, insofern besteht eine gewisse Dringlichkeit des Entscheids.)



Was ist ein "Langsamläufer"?

Dieses Wort hat sich so eingebürgert, es ist keine offizielle Typenbezeichnung - Durch eine Drosselung der Leistung dieser Fahrzeuge bez. der Geschwindigkeit darf die Nutzlast erhöht werden. Diese Fahrzeuge dürfen dann mit einem normalen PW-Ausweis gefahren werden. Die Obergrenze solcher Fahrzeuge ist jedoch auf 7,5 t beschränkt.

Ist es so, dass jeder, der einen Kran bedient, eine spezielle Ausbildung benötigt resp. eine Zusatzprüfung ablegen muss?

Die Bedienung dieses Krans ist in der Ausbildung der Berufsschauffeure enthalten. Die übrigen Mitarbeitenden mussten eine Zusatzprüfung absolvieren. Das ist auch eine Frage der Arbeitssicherheit.

Die Fremdvermietung ist unbestrittenermassen schwieriger, aber inwiefern unterscheidet sich das Konzept in Reinach/Allschwil von Riehen? Wie weit könnte man die Organisation anpassen, wenn man das Fahrzeug nicht hätte?

Beim Werkhof würde sich im Ablauf grundsätzlich nichts ändern, er führt nur aus und versucht, dies möglichst wirtschaftlich zu tun. Die Miete eines solchen Fahrzeugs wäre weniger wirtschaftlich. Der Werkhof ist für die Erledigung der Aufträge auf ein solches Fahrzeug angewiesen. Ohne eigenes Fahrzeug müsste dies gemietet werden. Dies bedeutet in jedem Fall Mehrkosten, resultierend aus höheren Kosten für das Mieten des Kipper-Lastwagens, zusätzliche Mietkosten für die „Standkosten“ (Wartekosten) auf den Baustellen, zusätzliche Personalkosten durch den Wegfall der Arbeitskraft des eigenen multifunktionell einsetzbaren Chauffeurs bei den Arbeitsverrichtungen, zusätzliche Aufwendungen für die „Organisation“ eines Lastwagens bei einem Unternehmer und generell eine verminderte Flexibilität in der Auftragserledigung (Verfügbarkeit wird - wenn überhaupt - durch den Fremdunternehmer bestimmt).

Wie ist es mit den Personalkosten des Chauffeurs von 61 Franken/Stunde?

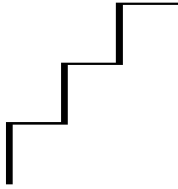
Die Chauffeure der Werkdienste sind im Anforderungsniveau 4 (mit 25 Stufen) eingereiht. Der Anfangslohn für das Anforderungsniveau 4 ist auf die Stunde gerechnet 42.29 Franken inkl. Sozialabgaben (Anteil Sozialabgaben des Arbeitgebers 28%), für einen mittleren Lohn kommt man auf 53.12 Franken, für das Maximum (jeweils Lohnkurve C) auf 58.60 Franken. Intern werden 61 Franken verrechnet, die so in die Kalkulation eingeflossen sind. Somit gibt es da noch recht viel Spielraum.

Wer disponiert die Einsätze?

Die Regiegruppe des Werkhofs.

Müsste dieser Aufwand nicht eingerechnet werden, das müssen Externe auch?

Dieser Aufwand ist minimal. Die Tätigkeiten in den Werkdiensten werden gemeinsam koordiniert (z.B. mit Forstdienst). Es ist nicht möglich, im Detail für den Aufwand nur für die Disposition des Kipper-Lastwagens für einen einzelnen Auftrag zu ermitteln.



Seite 4 *Wo sind die Overhead-Kosten enthalten?*

In den 61 Franken Stundenlohn und im Anteil der Strukturkosten von 15 Franken; sie sind auf die einzelne Betriebsstunde des Fahrzeugs umgelegt.

Für einen effektiven Kostenvergleich müsste man doch die gesamten Lohnkosten aufs Jahr gesehen rechnen?

Bei uns muss jede Verrichtung rapportiert werden. Es ist möglich, jemanden für das Anforderungsniveau 4 einzusetzen, aber nach Bedarf auch mal für Anforderungsniveau 2.

Wie viele verrechenbare Stunden wären es, wenn man es prozentual auf eine Jahresstelle rechnen würde?

Wir rechnen mit 1800 produktiven Stunden für eine 100%-Stelle.

Also käme man auf eine 30%-Programm für den Lastwagen?

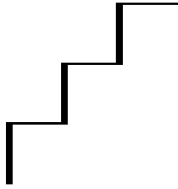
Nein, von 1000 Stunden Betrieb sind 600 Stunden mit laufendem Motor, 400 Stunden steht der Lastwagen (bspw. bei Baustelle). Das Fahrzeug ist zu 64% ausgelastet. Von diesen 64% sind 100% der Kosten kalkuliert (S. 7 Bedarfsanalyse, Vollkosten pro Jahr 75'800 Franken).

Wenn das Fahrzeug nicht angeschafft wird und der Werkhof seinen Auftrag nicht erfüllen kann, so müsste man die ganze Dienstleistung extern einkaufen.

Die Frage ist, in welcher Zeit und zu welcher Qualität eine Leistung gewünscht ist. Der Werkhof ist extrem flexibel - diese Flexibilität muss auch bezahlt werden, sofern sie gewünscht ist.

5. Mehrheitsmeinung

Obwohl S. Kohler attestiert wird, dass er überzeugende Argumente für die Anschaffung des Kipper-Lastwagens geliefert habe und obwohl an diesem Fahrzeug kein Exempel statuiert werden soll, sprechen sich mehrere Kommissionsmitglieder gegen den Kauf aus. Es wird bezweifelt, dass dieser Kipper-Lastwagen tatsächlich benötigt wird, und es wird befürchtet, dass die Anschaffung auch im Zusammenhang mit einem zu hoch dotierten Personalbestand im Werkhof stehe. Die notwendigen Leistungen könne man auch von einem Dritten einkaufen. Aus den Ausführungen von S. Kohler sei auch nicht zu folgern, dass die gewünschten Dienstleistungen ohne dieses Fahrzeug nicht mehr erbracht werden können. Vielmehr sei es um Befürchtungen hinsichtlich einer wegfallenden Flexibilität gegangen. Aber auch diese Flexibilität könne man vertraglich mit einem Drittanbieter absichern. Man zeigt sich auch erstaunt darüber, dass die Mehrheit der Nachbargemeinden mit einem „Langsamläufer“ auskomme, nicht aber Riehen. Störend empfand man auch die Multifunktionalität des Fahrzeugs, welches dadurch zwar überall einsetzbar sei, aber nicht voll ausgenutzt werden könne.



6. Minderheitsmeinung

Die Kommissionsminderheit befürwortet die Anschaffung des Kipper-Lastwagens aus folgenden Gründen: Die von der Politik geforderte Leistungserbringung des Werkhofs wird mit dem Kipper-Lastwagen optimal ermöglicht. Die Anschaffung des Lastwagens ist ein Element der operativen Umsetzung des Leistungsauftrags. Solange die inhaltlichen und finanziellen Leitplanken des Auftrags erfüllt sind, ist die Umsetzung Sache der Exekutive.

Die Rieherer Bevölkerung hat einen berechtigten Anspruch auf eine qualitativ hochstehende Arbeitsleistung des Werkhofs, die zugleich flexibel, effizient und effektiv erfolgen soll. Mit der Anschaffung des gewünschten Kipper-Lastwagens kann der Werkhof diesen Anspruch weiterhin optimal erfüllen. Die Kommissionsminderheit bezweifelt, ob die bisherige Flexibilität und die Arbeitsqualität bei einer externen Vergabe möglich sind. Aufgrund der Darlegungen von S. Kohler ist die Minderheit überzeugt, dass eine Fremdvergabe ökonomisch wenig sinnvoll ist. Die Rückweisung der Vorlage wirkt für die Minderheit als ungeeignetes Exempel, um die Grösse und die Leistungserbringung des Werkhofs zu kritisieren.

7. Beschlussfassung und Antrag

Die Sachkommission stimmt mit vier Stimmen gegen drei Stimmen gegen die Vorlage.

Sie beantragt dem Einwohnerrat somit Rückweisung der Vorlage an den Gemeinderat.

Riehen, 13. Oktober 2010

Sachkommission Publikumsdienste, Behörden und Finanzen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Zappalà', written over a horizontal line.

Andreas Zappalà, Präsident