

Christian Brönnimann
und Alexandre Haederli

Bern Die kantonalen Arbeitsmarktbehörden haben mit Bürokratie und Ineffizienz zu kämpfen. «Es ist einfach unglaublich», sagt ein Arbeitsamt-Mitarbeiter eines Deutschschweizer Kantons. «Tagtäglich verrichten Kollegen dieselbe Arbeit, erfassen dieselben Dokumente und stellen dieselben Fragen, nur weil die Computersysteme nicht miteinander verbunden sind.» Hunderte Arbeitsstunden gingen so schweizweit jeden Tag verloren. Die Rechnung begleichen müssen Arbeitgeber und Arbeitnehmer via ihre Beiträge in die Arbeitslosenversicherung.

Das Problem: Die Arbeitslosenkassen (ALK), welche die Arbeitslosengelder auszahlen, und die Regionalen Arbeitsvermittlungszentren (RAV), welche die Arbeitslosen betreuen, verfügen je über ein separates Computersystem. Darin sind alle Daten und Dokumente der angemeldeten Arbeitslosen gespeichert. Eingeliesene Dokumente wie AHV-Ausweise, Verträge oder Arztzeugnisse können zwischen den Systemen jedoch nicht ausgetauscht werden, obwohl sie an beiden Stellen benötigt werden.

Die Mitarbeiter der ALK und der RAV müssen die Unterlagen also doppelt erfassen und verarbeiten – obwohl die beiden Stellen oft sogar derselben kantonalen Direktion angehören. In kleinen Kantonen liegen ihre Büros Tür an Tür.

Die versprochene Software hat mehr als drei Jahre Verspätung

Der Bund koordiniert die IT-Systeme der regionalen Behörden. Eigentlich hatte er zugesichert, bis Ende 2014 eine Schnittstelle zwischen den Systemen zu schaffen, um die Doppelspurigkeit zu beheben. Fast eineinhalb Jahre später ist allerdings noch immer keine Lösung in Sicht. Nun musste der Bundesrat Stellung beziehen – und eine schlechte Botschaft verkünden. Die Schnittstelle werde erst Ende 2017 oder Anfang 2018 parat sein, also mehr als drei Jahre zu spät. Das steht in einer kürzlich publizierten Antwort auf eine Interpellation des Zürcher FDP-Ständerats Ruedi Noser.

Mittlerweile liegen auch erstmals Zahlen vor, wie gravierend

das Problem tatsächlich ist. Der Aargauer Regierungsrat hat den Mehraufwand ausgerechnet, der wegen der fehlenden Schnittstelle anfällt.

Das Resultat ist erschreckend. Jeder RAV-Mitarbeiter verschickt demnach zehn Dokumente und drei E-Mails pro Tag an die ALK, was mit einem Aufwand von 25 Minuten verbunden ist. Die ALK-Mitarbeiter müssen die Dokumente dann ordnen und in ihr System einscannen, was wiederum 20 Mi-

nuten in Anspruch nimmt. Hochgerechnet auf alle Mitarbeiter kommt die Aargauer Regierung auf einen Mehraufwand von 11,6 Mannjahren. Hinzu kommen Druck-, Papier- und Portokosten für die versandten Dokumente.

Nachfragen in anderen Kantonen ergeben ein einheitliches Bild: Die Situation ist überall vergleichbar. In der Waadt heisst es sogar, wegen der höheren Arbeitslosenquote sei der Aufwand dort wohl noch grösser.

45 Millionen, 150 Stellen

So teuer kommt ein Leerlauf im Staatssekretariat für Wirtschaft die Arbeitslosenversicherung zu stehen

bestimmte Dokumente nicht mehr bei zwei Stellen einreichen müssten mit dem Risiko, ihre Entschädigung nicht zu erhalten, wenn sie etwas vergessen», sagt François Vodoz vom Waadtländer Arbeitsamt.

Ständerat Noser ortet ein Versagen beim Seco

Die fachliche Führung für das Schnittstellen-Projekt liegt beim Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco). Die zuständige IT-Abteilung wurde 2014 von einem grossen Korruptionsfall durchgerüttelt. In seiner Interpellations-Antwort macht der Bundesrat diesen Fall, die darauf folgende Reorganisation der Abteilung sowie den Abbruch eines grösseren IT-Projekts für die Verzögerung verantwortlich. Mit dem IT-Projekt hätten die Computerprogramme der Arbeitslosenkassen erneuert werden sollen.

Ständerat Noser findet dies lächerlich. «Diese Argumentation ist doch eine Ausrede», sagt er. «Ich habe viel eher den Eindruck, im Seco wird nicht richtig priorisiert. Wenn man mit einer einfachen Software 150 Stellen pro Jahr einsparen könnte und diese Software nicht so rasch wie möglich einführt, dann zeigt das, wie gering das Effizienzdenken bei der Verwaltung tatsächlich ist», sagt Noser.

Das Seco weigerte sich, zu diesem Vorwurf und zu weiteren Fragen Stellung zu nehmen. Ein Mediensprecher verwies lediglich auf die Antwort des Bundesrats auf die Interpellation Noser.

Im Vorstoss ist noch ein weiteres Problem angesprochen: Weil die RAV und die ALK keine gemeinsame Schnittstelle zum Austausch der Dokumente der Arbeitslosen haben, sei auch das Risiko für Missbräuche erhöht. «Generell führt die Situation zu Intransparenz und Informationslücken auf den einzelnen Amtsstellen, was ausgenützt werden kann», sagt Noser. Ein Insider einer kantonalen Behörde bestätigt das erhöhte Risiko. Der Bundesrat hingegen streitet es in der Beantwortung des Vorstosses ab, jedoch ohne dabei ins Detail zu gehen.

Noser gibt sich mit der Antwort nicht zufrieden. Er werde sie im Ständerat zur Diskussion stellen, um Druck auf rascheres Handeln zu machen, kündigt er an.

Ausflugszug über die alte Gotthard-Bahnlinie hätte Passagiere

Die SBB vernachlässigen nach der Eröffnung des Neat-Tunnels die Bergstrecke – dabei zeigt eine Umfrage, dass ein Touristenzug gefragt ist

Biasca TI Nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels wird das Angebot auf der alten Bergstrecke ausgedünnt. Bisher rollte stündlich in jede Richtung ein Interregio ab Zürich oder Basel Richtung Süden, mit Halt in Erstfeld, Göschenen, Airolo, Faido und Biasca. Ab dem Fahrplanwechsel bieten die SBB nur noch einen stündlich verkehrenden Interregio-Zug vom Mittelland bis Erstfeld an. Dort müssen die Touristen auf einen anderen Zug mit S-Bahn-Wagen umsteigen, um nach Göschenen, Andermatt, in die Leventina und nach Biasca zu reisen.

Das wenig kundenfreundliche Angebot ist ein Problem für den Tourismus in der Gotthardregion. Wie es anders gehen könnte, zeigt die Masterarbeit des Zürcher Betriebswirtschafters und Tourismusexperten Fabio Flepp, die er an der Universität der italienischen Schweiz in Lugano durchführte. Darin wies er nach, dass ein Zubringer- und Erlebniszug ein gros-

ses Potenzial birgt. Voraussetzung ist, dass der Touristenzug und die bestehenden Attraktionen aus einem Guss vermarktet werden.

Ein «Gotthard-Express» soll Touristen in die Dörfer bringen

Flepp entwickelte die Idee eines «Gotthard-Express»: ein stündlich fahrender Ausflugs- und Pendlerzug auf der Bergstrecke zwischen Altdorf und Bellinzona, bei dem ein Zu- und Ausstieg an allen Bahnhöfen möglich ist – also auch an jenen, welche die SBB vor Jahren geschlossen haben.

Während der Fahrt und an allen Bahnhöfen sollen die Passagiere Informationen über die Strecke, die Region und die Sehenswürdigkeiten erhalten. «Gäste müssen zum Aussteigen bewegt werden», sagt Flepp. «Die Leventina leidet darunter, dass ein Grossteil der Bevölkerung sie nur als Transitregion wahrnimmt und sich vieler Sehenswürdigkeiten nicht bewusst ist.» Darunter sind das Dorf Giornico



«Nicht nur Transitregion»: Fabio Flepp in Giornico

Foto: Valeriano Di Domenico

mit seinen romanischen Kirchen, der Ritom-See oder der Lago Tremorgio oberhalb von Faido. Doch ausser geplanten Eisenbahn-museen in Erstfeld und Biasca, historischen Fahrten und einer Neuauf-lage der Panoramareise «Wilhelm-Tell-Express» sind wenige Tage vor Eröffnung des Basistunnels kaum konkrete Projekte vorhanden.

Dabei wäre das Interesse gross, wie Flepps Umfrage bei 531 potenziellen Besuchern der Gotthard-region zeigte. Drei Viertel äusser-ten ein grosses Interesse an einem Ausflugszug auf der Gotthard-Bergstrecke. Mehr als die Hälfte der Deutschschweizer, die immer mit dem Auto ins Tessin reisen, zeigten sich interessiert an Fahr-ten mit dem «Gotthard-Express». «Dies zeigt, dass eine Fahrt auf der Bergstrecke gekoppelt mit Infor-mationen auch eine Attraktion an sich sein könnte», sagt Flepp.

Doch die SBB winken ab. Zum Vorschlag wollen sie sich gar nicht erst äussern. Als Alternative zu den

entfallenden Schnellzugsverbin-dungen preisen sie den neuen «Gotthard-Panorama-Express» an, der ab April 2017 von Zürich nach Lugano fährt, mit Halt in Erstfeld, Airolo, Ambri-Piotta, Faido und Biasca. Der Zug hat jedoch ent-scheidende Nachteile: Er fährt nur einmal täglich, nur an Wochenen-den und nur in der Sommersaison. Das wird nicht genügen, um Tou-risten ins Urner Oberland und in die Leventina zu locken.

Wie man es besser machen könnte, hat die BLS vorgemacht. Seit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels schickt sie pro Stun-de und Richtung einen modernen Zug über die Strecke, ohne Um-steigen von Bern bis Brig. Mit den Tourismusregionen Berner Ober-land und Wallis hat die BLS ein vorbildliches Marketing aufgezo-gen. Das Resultat: Der Tourismus in der Region floriert, an Wochen-enden sind die Züge oft voll.

Peter Burkhardt
Wirtschaft — 44/45