

Herunterladen ganz einfach: PDF-Version unter <http://www.kvoev.ch/information/aktuell.html>

KVÖV - Bulletin Februar 2016

Liebe Kolleginnen und Kollegen

A vous de jouer!

Die französische Eisenbahn hat in vielen Bahnhöfen des Landes Klaviere installiert. Ein hellblaues Schild lädt freundlich zum Spiel ein. Und nun hört und sieht man sie, die ambulanten Virtuosen, die ihr Gepäck für Momente aus den Augen verlieren – und alles in allem ein starkes Bild von Selbstversunkenheit abgeben.

Ihr Spiel ist spontan und entfaltet sich öffentlich vor einem Ad-hoc-Publikum.

Eine radikal analoge Version von „Social media“ ...

Ich wünsche Ihnen eine gute Zeit.

Markus Spühler
Präsident KVÖV

Inhalt

1.	Attraktive Referate, spannende Referenten warten auf Sie.	2
2.	Léman Express	2
3.	Monika Ribar soll neue Verwaltungsratspräsidentin der SBB werden	4
4.	Verkehrspolitische Themen in der Frühjahrssession der eidg. Räte (29. Februar bis 18. März 2016)	5
5.	DB will mit Konzernumbau hohen Verlusten begegnen	7
6.	Freuden und Leiden am rollenden Arbeitsplatz	8
7.	Rechtzeitig sparen für die Pensionierung.....	10
8.	SBB Anyway	12
9.	Virostatika – biochemische Bremsen gefährlicher Viren	14
10.	Arbeitsrecht: Darf der Arbeitnehmer technisch überwacht werden?	15
11.	SBB beendet das Projekt «SBB Businesspoint»	17
12.	Spezialangebot für Mitglieder: Schneeschuhwandern mit MAMMUT Alpine School	18
13.	Unser Kontakt und wichtige Informationen	19
14.	Bulletin des Kaderverbandes des öffentlichen Verkehrs - Impressum	19

1. Attraktive Referate, spannende Referenten warten auf Sie.

Der erste Anlass 2016, organisiert durch die Regionalgruppe Mittelland / Jura, ging am 18. Februar erfolgreich über die Bühne.

Wir freuen uns, für das laufende Jahr bereits 4 weitere interessante Anlässe ankündigen zu können. Merken Sie sich die Termine schon mal vor:



07. März 2016
Bern Wylerpark SBB

Nicolas Perrin
SBB Cargo AG



21. April 2016
SBB Zürich-
Altstetten

Franz Kagerbauer
ZVV*



24. August 2016
Bern, Rest.
Mappamondo

Peter Teuscher
Grimselbahn AG



02. November 2016
Bern Novotel

Dr. Rüdiger Grube
Deutsche Bahn

Alle Details finden Sie auf unserer Website unter www.kvoev.ch/anlaesse. Weitere Veranstaltungen sind in Vorbereitung, auch in der Romandie.

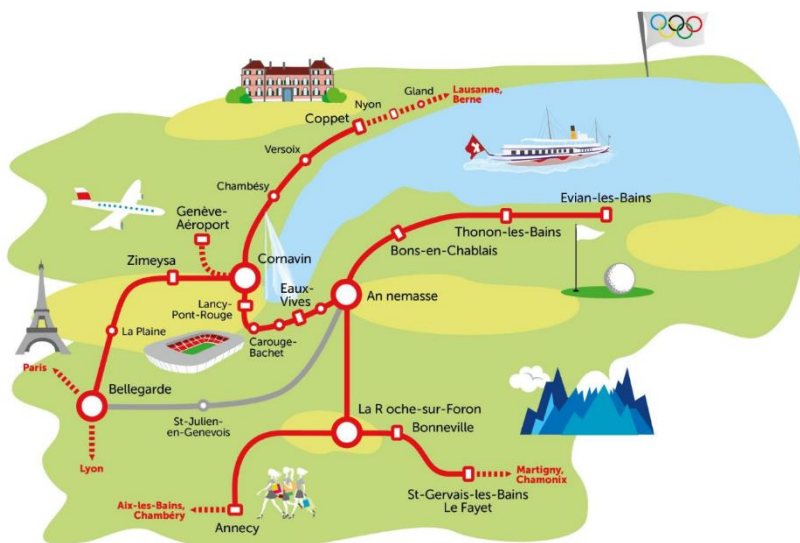
2. Léman Express

In 1'388 Tag startet „Léman Express“. Noch nie gehört? Das ist der offizielle Markenname der ersten europäischen transnationalen S-Bahn rund um den Genfersee. Er ersetzt den bisher gebräuchlichen, etwas sperrigen Begriff „Réseau Express Régional Franco-Valdo-Genevois“.

Der zukünftige Léman Express wird das grenzüberschreitende Arbeiten, Studieren und Reisen erheblich erleichtern. 45 Bahnhöfe auf einer Strecke von 230 Kilometern im Umkreis von 60 km rund um Genf beidseits der schweizerisch-französischen Grenze werden auf diese Weise miteinander verbunden.

Aber warum der Name Léman Express? Die Kantone Waadt und Genf sowie die Region Rhône-Alpes im angrenzenden Frankreich wählten im Juni 2015 in einer öffentlichen Umfrage der regionalen Bevölkerung den repräsentativsten der vier Namen, die zur Auswahl standen. 41 Prozent der 10 000 Wählerinnen und Wähler stimmten für Léman Express.

Zweck dieser S-Bahn ist es, städtische Zentren wie Genf und Annemasse durch einen eng getakteten Fahrplan an das Umland anzubinden. Auf dem Netz des Léman Express verkehren ab der Inbetriebnahme der neuen CEVA-Linie (Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse) im Dezember 2019 sechs Züge pro Stunde.



Diese neue, 16 Kilometer lange Linie bildet das Rückgrat des Léman Express, damit dieser seiner Bestimmung als grenzüberschreitende S-Bahn gerecht werden kann. Die südlich von Annemasse gelegenen Bahnhöfe Evian-les-Bains, La Roche-sur-Foron, St-Gervais-les-Bains-Le-Fayet und Annecy werden ebenfalls bedient.

Zurzeit werden für eine schrittweise Inbetriebnahme des Léman Express verschiedene Szenarien untersucht. So werden die Bahnhöfe Coppet,

Genf und Lancy-Pont-Rouge ab Dezember 2017 viertelstündlich angefahren bis im Dezember 2019 das gesamte Netz in Betrieb geht.

Partner.

Das Projekt LEMAN Express erfolgt in Zusammenarbeit mit der SNCF, den Kantonen Waadt und Genf sowie der Region Rhône-Alpes.

Bereits heute arbeiten rund 50 Mitarbeitende von SBB und SNCF am Aufbau des Léman Express mit, in Gebieten wie Angebotsplanung, Information und Vermarktung, Betrieb.

Rollmaterial.

50 000 Reisende täglich werden dann voraussichtlich die etwa 40 Züge des Léman Express nutzen. Zur Flotte der 23 Flirt France des Schweizer Herstellers Stadler kommen 17 Régiolis-CEVA-Kompositionen des französischen Unternehmens Alstom hinzu.

Flirt France



Die 23 Flirt France können beidseits der Grenze eingesetzt werden, da sie sowohl für das schweizerische als auch für das französische Stromnetz geeignet sind. Die Züge, die seit dem 25. August 2014 auf der Strecke Genf–La Plaine–Bellegarde verkehren, bestehen aus vier Wagen. Sie verfügen über Klimaanlage, Überwachungskameras und ein Informationssystem der jüngsten Generation. Sie bieten 24 Sitzplätze in der 1. Klasse und 132 in der 2. Klasse, sowie 49 Klappsitze und 141 Stehplätze mit Haltestangen.

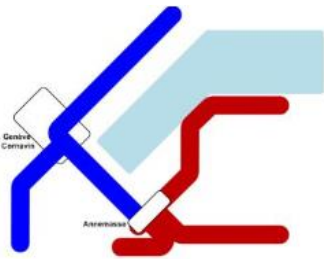
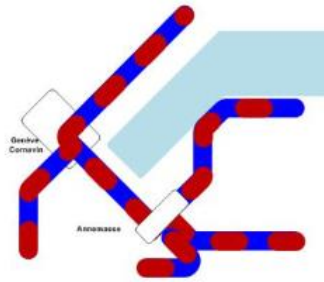
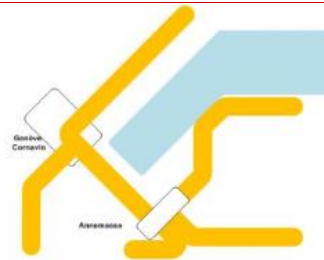
Régiolis-CEVA

Diese Flotte wird von 17 Régiolis-CEVA-Triebzügen ergänzt. Diese zusammen 40 Züge decken das gesamte Netz ab, das ab der Eröffnung der neuen CEVA-Linie (Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse) im Dezember 2019 vollständig in Betrieb genommen wird.



Betriebskonzept

Aktuell wird das zukünftige Betriebskonzept zwischen den Betreibern erarbeitet. Zur Diskussion stehen 3 Szenarien:

- | | |
|--|---|
| <p>A</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Betrieb mit den Mitarbeitenden der jeweiligen Muttergesellschaft auf eigenem Territorium bis Landesgrenze. ▪ <i>Die Mitarbeitenden behalten ihre jetzigen Arbeitsverträge.</i> |  |
| <p>B</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anstellung der Mitarbeitenden durch die jeweilige Muttergesellschaft. Interoperativer Betrieb beim Fahrpersonal → erlaubt durchgängigen Start-Ziel-Betrieb ohne Personalwechsel. ▪ <i>Die Mitarbeitenden behalten ihre jetzigen Arbeitsverträge.</i> |  |
| <p>C</p> <p>Gründung einer neuen Betreibergesellschaft. <i>Die Mitarbeitenden werden von den Muttergesellschaften in diese Betreibergesellschaft abgegeben und erhalten deren neue Arbeitsverträge.</i></p> |  |

Zur Erarbeitung und Finalisierung der Szenarien im Laufe von 2016 trafen sich am 16. Februar 2016 Vertreter von SBB und SNCF mit den französischen Gewerkschaften und den Schweizer Sozialpartnern in Genf.

Wir werden über den Fortgang laufend berichten.

3. Monika Ribar soll neue Verwaltungsratspräsidentin der SBB werden

Der Bundesrat hat an seiner heutigen Sitzung die Kandidatur von Monika Ribar für das Verwaltungsratspräsidium der SBB gutgeheissen. Die amtierende Vizepräsidentin des Verwaltungsrats der SBB soll an der Generalversammlung vom 15. Juni 2016 zur Nachfolgerin von Ulrich Gygi gewählt werden.

Monika Ribar verfügt über eine breite Erfahrung in der Führung international ausgerichteter Transport- und Logistikdienstleister. Sie war von 2006 – 2013 CEO bei der Panalpina World Transport und insgesamt während 23 Jahren in verschiedenen Führungsfunktionen von Panalpina tätig, unter anderem als Chief Financial Officer. Der Bundesrat wählte Monika Ribar am 26. März 2014 in den Verwaltungsrat der SBB, wo sie seither

das Amt der Vizepräsidentin ausübt. Aufgrund ihrer langjährigen Erfahrung in der Logistikbranche und ihrer vertieften Kenntnisse der SBB hat der Bundesrat heute in Absprache mit dem Verwaltungsrat die Kandidatur von Monika Ribar für das Amt der Verwaltungsratspräsidentin der SBB AG gutgeheissen.

Monika Ribar soll Ulrich Gygi nachfolgen, der an der Generalversammlung vom 15. Juni 2016 zurücktreten wird. Ulrich Gygi ist seit Anfang 2009 Verwaltungsratspräsident der SBB. Unter seiner Verantwortung hat sich die SBB zu einem modernen Transportunternehmen weiterentwickelt, welches die Dienstleistungen des Service Public sicher und zuverlässig erbringt. Der Bundesrat dankt ihm bereits jetzt für sein langjähriges Engagement.

4. Verkehrspolitische Themen in der Frühjahrsession der eidg. Räte (29. Februar bis 18. März 2016)

In dieser Vorschau informieren wir Sie zu den verkehrspolitischen Themen, die während der kommenden Legislatur von National- und Ständerat behandelt werden.

Ein wichtiges Thema ist der Netzbeschluss, der die Überführung von 400 Km bisher kantonaler Strassen in das Nationalstrassennetz in die NAF-Vorlage (15.023) integriert.

Daneben stehen noch drei kleinere verkehrsrelevante Themen auf der Traktandenliste:

- Bussenkompetenzen auf die Sicherheitsorgane von Transportunternehmen
- Bundesgesetzes über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs
- Befreiung von Pistenfahrzeugen von der Mineralölsteuer

Im Rahmen der Revision des Ordnungsbussengesetzes wurde im Ständerat die Frage aufgeworfen, inwieweit die Bussenkompetenzen auf die Sicherheitsorgane von Transportunternehmen übertragen werden könnten. Die Kommission hat die Forderung des Ständerates nach einer Gesetzesvorlage verworfen, dem Bundesrat jedoch einen Prüfauftrag in dieser Sache erteilt. Dabei sollen die Möglichkeiten, die Zweckmässigkeit sowie die Machbarkeit einer Gesetzesänderung hinsichtlich der Erteilung von Bussenkompetenzen an die Sicherheitsorgane von Transportunternehmen geklärt werden.

Im Nationalrat ist die Revision des Bundesgesetzes über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs traktandiert. Der Bundesrat möchte dieses den gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklungen anpassen. Wichtigste Themen sind der Kreis der Betroffenen sowie Regelung der Arbeitszeit. In der vorberatenden Verkehrskommission des Nationalrates gab die Frage der Unterstellung von Drittfirmen unter das Gesetz. Die Vorberatende Kommission schlägt in Abweichung zum bundesrätlichen Antrag vor, die heutige offenere Regelung zu belassen, nach der die Unterstellung von Drittfirmen in einer Verordnung geregelt wird.

Weitere, nicht traktandierte Verkehrsthemen

Zwei wichtige Verkehrsthemen sind zwar nicht in der Session traktandiert, geben jedoch zurzeit zu Diskussionen Anlass.

Im Dezember 2015 hat der Bundesrat den alle zwei Jahre erscheinenden Verlagerungsbericht verabschiedet. Dieser Bericht ist von besonderem aktuellem Interesse, entscheidet doch das Schweizer Volk am 28. Februar 2016 über die Sanierung des Gotthardstrassentunnels. Am 1. Juni wird die NEAT am Gotthard eingeweiht.

Aus Sicht des öffentlichen Verkehrs ist es sicher erfreulich, dass der alpenquerende Schienengüterverkehr im Zeitraum 2012 bis 2014 ein Wachstum von 9.9 Prozent verzeichnen kann und sich der Modalsplit um 3.8 Prozentpunkte auf 67.3 Prozent erhöht hat. Gleichzeitig ging die Zahl schwerer Güterfahrzeuge auf der Strasse um 10.3 Prozent zurück. Betrachtet man die Verringerung von 25 Prozent weniger LKW-Fahrten seit dem Referenzjahr 2000, so kann behauptet werden, dass die Verlagerungsinstrumente LSVA, Bahnreform, NEAT am Lötschberg und Bahninfrastrukturausbau greifen. Mit weiteren Massnahmen (NEAT am Gotthard, 4-Meterkorridor, LSVA-Anpassung, bessere Trassenpreise für Güter) soll das Reduktionsziel von maximal 650'000 LKW-Fahrten im Jahre 2018 angestrebt werden. Der Bundesrat hegt jedoch Zweifel, ob sich dieses Ziel erreichen lässt.

Ende Februar wird der luftfahrpolitische Bericht (LUPO) in die ordentliche Vernehmlassung gehen. Bereits im Vorfeld hat dazu in den Medien und in den politischen Gremien eine intensive Diskussion stattgefunden. Streitpunkt ist die Frage, welche Kompetenzen der Bund bei der Ausgestaltung der Landesflughäfen haben soll. Im Fokus steht die Thematik, ob der Bund in den Sachplänen verbindliche Leistungs- und Kapazitätsziele vorgeben könne. Der Bundesrat hat in der Vergangenheit wiederholt auf die Bedeutung der Flughäfen als nationale Infrastrukturanlagen aufmerksam gemacht und damit die Ausweitung der Bundeskompetenzen begründet. Die Standortkantone – allen voran der Kanton Zürich – pochen auf ihre kantonale Raumplanungszuständigkeit.

NAF zum Zweiten – neu mit Netzbeschluss

Der Nationalstrassen-Fond NAF wird in der Frühjahrsession zum zweiten Mal im Ständerat behandelt werden. Die vorberatende Kommission hat mit den Kantonen für die Integration von 400 km kantonalen Strassen in das Nationalstrassennetz eine Finanzierungslösung gefunden.

Ein zeitlich gestuftes Vorgehen soll die Lösung bringen. Zwei Jahre nach Inkrafttreten des NAF soll die Integration des Netzbeschlusses vollzogen werden. Anstelle der ursprünglich vorgesehenen 305 Mio. Franken sollen vorerst nur 185 Mio. Franken zur Verfügung gestellt werden. Unter dem Vorbehalt, dass nicht weitere Finanzierungsquellen gefunden werden, wird dies zur Folge haben, dass die Realisierung der Ausbau-Projekte später realisiert wird.

Zur Finanzierung des Netzbeschlusses schlägt die Minderheit eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um weitere zwei Rappen auf insgesamt sechs Rappen vor. Hinzu kommt wiederum der Kantonsbeitrag von 60 Mio. Franken. Die Integration des Netzbeschlusses in den NAF erfolgt ebenfalls zwei Jahre später.

Aus Sicht des öffentlichen Verkehrs bleibt zu vermerken, dass dieser alles Interesse daran hat, die Finanzierung des Strassenverkehrs auf eine solide Basis zu stellen. Die Hälfte des öffentlichen Verkehrs wird auf der Strasse abgewickelt. Mit dem NAF werden in Zukunft auch die strassengebundenen Agglomerationsverkehrsprojekte finanziert. In der bundesrätlichen Botschaft wird präzisiert, welche Projekte über den NAF resp. über den Bahnfonds BIF finanziert werden. Aus Sicht des öffentlichen Verkehrs darf erwähnt werden, dass die Kommission festgelegt hat, dass von den NAF-Mitteln jährlich 9 bis 12 Prozent für den Agglomerationsverkehr verwendet werden. Dies sind im Durchschnitt ca. 200 Mio. Franken (Preisstand 2005, excl. MWST). Zusätzlich werden dem Agglomerationsverkehr durchschnittlich gut Fr. 100 Mio. pro Jahr aus dem BIF zur Verfügung stehen.

E-Vignette

Bereits bei ihrer ersten Behandlung hat die Kommission evaluiert, ob der Netzbeschluss durch eine Erhöhung der Autobahnvignette mitfinanziert werden könnte. Mit der Einführung einer elektronisch erfassten Vignette

liesse sich das heutige pauschale System verfeinern und damit wesensgerechter ausgestalten. So könnten Kurzzeitvignetten eingeführt werden. Ebenfalls könnte das Problem der Wechselnummern und der Anhänger gelöst werden. Die KVF-S hat deshalb den Bundesrat beauftragt, bis Ende 2017 dem Parlament eine Vorlage zur Einführung der E-Vignette vorzulegen.

Nächste Schritte

Nachdem der Ständerat bereits in der Herbstsession 2015 auf dieses Geschäft eingetreten ist, wird er die Detailberatung auf der Basis der neuen Kommissionsbeschlüsse in der Frühjahrsession durchführen. Anschliessend geht das Geschäft in den Nationalrat. Die Behandlung der NAF-Vorlage ist auch im Lichte der Volksabstimmung über die Volkinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» (Milchkuhinitiative) zu sehen. Der Bundesrat hat bereits den Abstimmungstermin im Juni dieses Jahres festgelegt.

5. DB will mit Konzernumbau hohen Verlusten begegnen

Die Deutsche Bahn startet 2016 das grösste Reformprogramm seit 1994. Mit einer Erneuerung ihrer Arbeits- und Führungsstruktur will die Deutsche Bahn u.a. die Pünktlichkeit und Verlässlichkeit ihres Angebots deutlich verbessern. Allein rund 70 Massnahmen sollen zu verbesserter Pünktlichkeit führen.

Offensichtliche Probleme liegen in der Liberalisierung des Fernbusmarktes, in der mangelnden Pünktlichkeit sowie beim Güterverkehr, welcher sich nie wirklich von der Finanz- und Wirtschaftskrise und von den vielen Lokführerstreiks erholt hat. Obwohl es der DB im internationalen Vergleich relativ gut geht, muss sie unterm Strich erstmals seit vielen Jahren einen Verlust von 1,3 Milliarden Euro schreiben. Sowohl Investitionen als auch Kostensenkungen stehen daher auf dem Programm. Einerseits will die DB rund 55 Milliarden Euro in den kommenden fünf Jahren investieren, andererseits müssen voraussichtlich bis zu 2600 Arbeitsplätze bei der defizitären DB Schenker Rail abgebaut werden, wobei betriebsbedingte Kündigungen nicht geplant sind. Der mangelnden Pünktlichkeit will die Deutsche Bahn mit verstärktem Einsatz von digitaler Technik, mobilen Teams, verlässlicheren Fahrplänen, etc. begegnen. Derzeit sind nur knapp 75% der Züge pünktlich (nicht mehr als sechs Minuten Verspätung) – angestrebt werden 85% Pünktlichkeit bei Fernverkehrszügen und 95% bei Regional- und Güterzügen. Weiter will die DB die Kundenerwartungen bezüglich Verfügbarkeit von widerspruchsfreien und belastbaren Informationen erfüllen. Dazu soll eine neue Informationsplattform aufgebaut werden. Zudem will die Bahn in den nächsten fünf Jahren das grösste mobile WLAN-Netz installieren, und so den Kunden diesen Service „übergangslos entlang der gesamten Reisekette“ bieten.

Konzernchef Rüdiger Grube fasste das Zukunftsprogramm wie folgt zusammen: „Erstens: wir räumen auf. Zweitens: Wir werden konsequenter – vor allem im Hinblick auf die Zufriedenheit unserer Kunden. Und drittens: Wir greifen an. Mit besserer Pünktlichkeit und Qualität“.

→ Datum schon buchen:

Wir als KVÖV werden am 2. November Gelegenheit haben, weitere Informationen und Details direkt von Dr. Rüdiger Grube zu hören – er ist Referent am CH-Anlass 2/2016 in Bern im Novotel.

6. Freuden und Leiden am rollenden Arbeitsplatz

Europäerinnen und Europäer sind geübte Pendler. 45 Minuten fahren sie durchschnittlich täglich zur Arbeit, wie eine Studie zeigt, die Marktforscherin One Poll im Auftrag von Samsung erhoben hat. Die Belgier pendeln sogar 52 Minuten pro Tag, in der Schweiz liegt der Durchschnitt bei 42 Minuten. Auf ein Jahr hochgerechnet ergibt dies über 160 Stunden, die sich je nach Verkehrsmittel nur bedingt produktiv nutzen lassen. Am besten gelingt dies, wenn man mit dem öffentlichen Verkehr anreist und die Strecke nicht zu kurz ist, so wie bei einer Zugfahrt. Laut den vom Bundesamt für Statistik 2014 veröffentlichten Zahlen waren 2012 regelmässig 590 000 Pendler unterwegs. Im Jahr 2000 waren es noch 360 000 gewesen – das ergibt ein Wachstum von mehr als 60 Prozent.

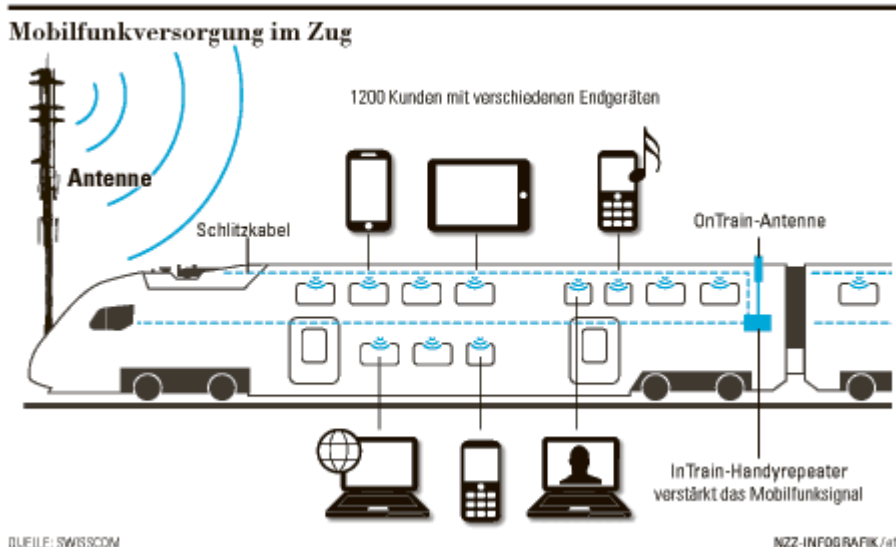
Problemfall Regionalverkehr

Mit dem Durchbruch der mobilen Kommunikation bietet sich die Bahn als rollender Arbeitsplatz an, um die Reisezeit produktiv zu nutzen. Die SBB haben zwar keine spezifischen Kundenbefragungen getätigt, sind laut Mediensprecher Stephan Wehrle aber überzeugt, dass die Möglichkeit, die Reisezeit im Zug dank Internetzugang aktiv zu nutzen, ein relevantes Kriterium für den Entscheid zwischen Auto und Zug ist. Nachdem Bahnfahrer in der Schweiz in Sachen Internet lange nicht verwöhnt gewesen waren, sind heute viele Züge mit einem Repeater genannten Signalverstärker ausgestattet, der ein technisches Problem löst: Bahnwagen sind elektrisch abgeschirmt und wirken wie ein Faradayscher Käfig, der Funkverbindungen behindert. Dank dem Repeater wird das Signal der Mobilfunkantenne über eine Aussenantenne in den Bahnwagen geführt und über Schlitzkabel verteilt. Wie die SBB bestätigen, wurde Ende Jahr ein grosses Ziel erreicht: Heute sind alle 1100 Wagen und 51 Kompositionen des Fernverkehrs mit Repeatern ausgerüstet und entsprechend mit einem blauen Kleber markiert.

Gedulden müssen sich die Pendler des Regionalverkehrs. Die SBB haben angekündigt, dass 1700 Zugwagen der Regionalverbindungen und der S-Bahn mit Repeatern nachgerüstet werden. Laut dem Konsortium InTrainCom der Mobilfunkanbieter Swisscom, Sunrise und Orange, das die Umrüstung realisiert, werden rund 900 000 Reisende davon profitieren. Die Realisierung erfordert allerdings zusätzliche Mittel des Bundes, weshalb das Bundesamt für Verkehr rechnet, dass die Nachrüstung erst zwischen 2018 und 2020 umgesetzt wird. Parallel will InTrainCom auch die Antennenversorgung entlang den Bahnlinien verbessern, im Regional- wie im Fernverkehr. Laut Mediensprecher Olaf Schulze geht es nicht nur darum, Lücken zu schliessen und den Gotthardbasistunnel auszurüsten, sondern auch die Kapazität für den wachsenden Bandbreitenbedarf zu erhöhen.

Dank der Nachrüstung von Steckdosen für das Laden mobiler Geräte und der verbesserten Online-Versorgung ist das rollende Büro in den letzten Jahren deutlich attraktiver geworden. Eine Ausnahme ist die Nord-Süd-Verbindung zwischen Arth-Goldau und Bellinzona, die sich immer noch als funktechnischer Emmentaler Käse präsentiert. Wie wir aus langjähriger Erfahrung wissen, erlebt der moderne Nomade bei der Arbeit mit Computer, Tablet und Smartphone immer noch ein Wechselbad der Gefühle. Einmal freut er sich über flüssiges Arbeiten im Netz, selbst mit Anwendung auf dem Server der Firma, dann wieder ärgert er sich über den stotternden Aufbau von Websites und Mails, die im digitalen Niemandsland hängen bleiben.

Eine Garantie für das flotte Arbeiten in der Eisenbahn gibt es nicht. Das hat mehrere Gründe. Bei einem maximalen Tempo von bis zu 200 km/h bewegt sich der Zug schnell zwischen den Funkzellen. Bei dieser Geschwindigkeit werden Handys, Tablets und Notebooks jedes Fahrgasts alle 20 Sekunden an eine neue Mobilfunkzelle übergeben, was technisch anspruchsvoll ist. Ausserdem ist das Mobilfunknetz ein geteiltes Medium. Mit jedem Anwender sinkt die Bandbreite, Zugkompositionen bieten Platz für bis zu 1200 Passagiere.



Was dies in der Praxis bedeutet, kann jeder mit einem einfachen, natürlich nicht repräsentativen Check der Bandbreite via entsprechende Web-Dienste nachvollziehen. So haben wir uns auf die Rundfahrt von Luzern über Olten und Aarau nach Zürich und via Zug zurück begeben. Das Swisscom-Netz bot praktisch durchgehend ein 4G-Signal und erreichte Verbindungen von bis zu 13 MBit/s beim Download und rund 1 MBit/s beim Upload, was längst nicht jeder Festnetzanschluss in der Schweiz erreicht. Sunrise bietet auf besagter Strecke nur kurze Abschnitte mit 4G-Verbindung, die dafür als Spitzenwert 38 MBit/s beim Download erreichte. Die hohe Rate dürfte damit zusammenhängen, dass Sunrise halb so viele Mobilfunkkunden hat wie Swisscom. Wie schnell im mobilen Büro die Bandbreite dahinschmilzt, zeigt sich bei hochfrequentierten Verbindungen. Im gut gefüllten Zug von Zürich nach Luzern während der Mittagszeit lag die Verbindung zum Teil deutlich unter 10 MBit/s. In den Stosszeiten am Morgen und Abend, wenn viele Passagiere ihre mobilen Geräte nutzen, kommt der Datenverkehr mitunter zum Erliegen; online arbeiten kann zur Geduldprobe werden.

Bessere Aussichten

Wer die Zugfahrt produktiv für Arbeit nutzen will und dazu eine Internetverbindung braucht, reist deshalb mit Vorteil ausserhalb der Stosszeiten. Bei weniger Passagieren steigt die Qualität der Verbindung, das grössere Sitzplatzangebot gewährt ausserdem mehr Privatsphäre. Schliesslich will man nicht unbedingt, dass der Sitznachbar auf dem Notebook Mails und Firmendokumente mitliest. Wo man sich im Bahnwagen niederlässt, hat kaum Einfluss auf die Online-Verbindung. Hingegen kann die Wahl des Wagens eine Rolle spielen. In den vorne eingereihten ist der Empfang in der Regel besser als in den hinteren, was laut Olaf Schulze von Swisscom technisch bedingt ist: «Die ersten Kunden, deren Handys sich im fahrenden Zug auf die nächste Antenne einwählen, können schneller eine Datenverbindung aufbauen und erhalten so tendenziell einen besseren Datendurchsatz.»

Auf mehr Tempo kann der Bahnreisende dank der Weiterentwicklung der Mobilfunktechnik hoffen. Mit der Optimierung des 4G/LTE-Netzes soll laut Swisscom bis Ende Jahr die Übertragungsrate auf theoretisch 450 MBit/s markant erhöht werden, schon früher im Jahr wird Telefonie auch über 4G möglich sein. Diese digitale Verbindung (Voice over IP) verspricht einen schnelleren Gesprächsaufbau und eine bessere Gesprächsqualität, was insbesondere beruflich arbeitende Passagiere freuen wird.

7. Rechtzeitig sparen für die Pensionierung

Vorsorge - Spätestens mit 50 sollte man sich einen Überblick verschaffen, wie man nach der Pensionierung finanziell dasteht.

Mit der Pensionierung beginnt für die meisten Menschen ein neuer Lebensabschnitt - auch in finanzieller Hinsicht. Das angesparte Vorsorgekapital wird nun nach und nach aufgebraucht. Deshalb ist für die neue Lebensphase eine gute finanzielle Planung notwendig.

Die Leistungen der AHV und der Pensionskasse sollen den gewohnten Lebensstandard im Alter gewährleisten. Allerdings: Das ist je länger, je weniger realistisch. Die Pensionskassenrenten sind in den letzten Jahren drastisch gesunken und vielfach nicht an die Teuerung angepasst worden. Und der Druck auf die Rente hält an: Wer in den nächsten Jahren pensioniert wird, muss mit nochmals tieferen Leistungen rechnen. Spätestens mit 50 sollte man sich deshalb einen Überblick darüber verschaffen, wie man nach der Pensionierung finanziell dasteht. Dabei stellt sich primär die Frage: Reichen die Renten zusammen mit dem Vermögen aus, um die voraussichtlichen Ausgaben zu decken?

Budgetplanung

Klarheit in dieser Frage schafft eine Budgetplanung. Dabei werden alle künftigen Einnahmen und heutigen Ausgaben -erfahrungsgemäss sinken die Ausgaben nach der Pensionierung nicht wesentlich- gegenübergestellt. Werden dabei Einkommenslücken sichtbar, sollte man möglichst sofort damit beginnen, das fehlende Vermögen anzusparen. Ergibt die Gegenüberstellung der voraussichtlichen Einnahmen und Ausgaben zum Beispiel eine Einkommenslücke von 3000 Franken pro Monat, benötigt man bei einer Rendite von 2 Prozent bei der Pensionierung knapp 600000 Franken Vermögen, um diese Lücke während 20 Jahren zu schliessen (siehe Tabelle). Bei einer Rendite von 4 Prozent reduziert sich der Kapitalbedarf auf rund 500000 Franken. Wichtig ist, dass die Budgetplanung frühzeitig erfolgt. Denn je früher man feststellt, dass eine Einkommenslücke besteht, desto eher lässt sich die benötigte Summe bis zur Pensionierung auf die Seite legen. Wer erst kurz vor der Pensionierung merkt, dass der gewünschte Lebensstil nicht finanzierbar ist, hat kaum mehr Zeit, um sein Vermögen aufzustocken und damit die Einkommenslücke zu schliessen.

Einkäufe in die Pensionskasse

Um das fehlende Vermögen anzusparen, gibt es eine Reihe von Möglichkeiten. Für angehende Pensionierte sind etwa Einzahlungen in die Säule 3a und Einkäufe in die Pensionskasse besonders attraktiv. So kann der einbezahlte Betrag vom steuerbaren Einkommen abgezogen werden. Dabei gilt: Einzahlungen in die Pensionskasse lohnen sich umso mehr, je höher das steuerbare Einkommen ist und je schneller das Geld wieder

bezogen wird. Die Steuerersparnis bei der Einzahlung verwässert sich nämlich mit der Zeit. Bei der 2. Säule sollte man allerdings darauf achten, wie gesund die Pensionskasse finanziell aufgestellt ist. Muss die Vorsorgestiftung allfällige Sanierungsmassnahmen ergreifen, können diese den Versicherten teuer zu stehen kommen und die Rendite des Einkaufs erheblich schmälern. Im schlimmsten Fall droht einem gar ein Verlust. Wer Einkäufe in die Pensionskasse frühzeitig plant, kann sich über mehrere Jahre verteilt einkaufen und so in der Regel noch mehr Steuern sparen. In der Säule 3a können Sparer zwischen Konto, Police oder Wertschriften wählen. Langfristig lohnen sich Wertschriften voraussichtlich am meisten. Auch wer schon über 50 ist, kann sein 3a-Guthaben in Wertschriften investieren. Er sollte allerdings einen Anbieter wählen, bei dem er die Wertschriften bei der Pensionierung nicht verkaufen muss, sondern in das private Depot übertragen kann. Sonst ist er möglicherweise gezwungen, seine Wertpapiere zu einem ungünstigen Zeitpunkt zu verkaufen.

Wertschriftenanlagen und Lebensversicherungen

Für den Vermögensaufbau nach 50 kommen auch Zins- und Wertschriften-Sparpläne oder Lebensversicherungen infrage. Lebensversicherungen sind wegen ihrer hohen Kosten in der Regel nicht zu empfehlen. Und wie in der Säule 3a ist die erwartete Rendite von Wertschriftenanlagen langfristig höher als die von Konten mit regelmässigen Zinsgutschriften. Generell sollte man bei Wertschriftenanlagen unbedingt auf die Gebühren achten. Tiefere Gebühren wirken sich erheblich auf die Höhe des Guthabens im Alter aus. Mit der sorgfältigen Auswahl des Anbieters lassen sich die Gebühren nicht selten halbieren und das Vermögen bei der Pensionierung um mehrere Zehntausend Franken steigern.

Bis zur Pensionierung sollten Sie genug Vermögen angespart haben, damit Sie sich im Ruhestand nicht einschränken müssen.

Die AHV- und Pensionskassenrenten allein reichen normalerweise nicht aus, um den gewohnten Lebensstil nach der Pensionierung fortzuführen. Spätestens mit 50 sollte man sich daher einen Überblick darüber verschaffen, wie man nach der Pensionierung finanziell dasteht. Reichen die Renten zusammen mit dem Vermögen aus, um die voraussichtlichen Ausgaben zu decken?

Der Vermögensbedarf bei der Pensionierung hängt von der Lücke und der Rendite ab

Benötigtes Vermögen, um die Einkommenslücke nach der Pensionierung während 20 Jahren zu schliessen; Angaben in Fr.

Monatliche Einkommenslücke	Rendite ¹ 1%	2%	3%	4%	5%
1'000	217'400	197'700	180'300	165'000	151'500
2'000	434'900	395'300	360'600	330'000	303'100
3'000	652'300	593'000	540'900	495'100	454'600
4'000	869'800	790'700	721'200	660'100	606'100
5'000	1'087'200	988'400	901'600	825'100	757'600
6'000	1'304'600	1'186'000	1'081'900	990'100	909'200
7'000	1'522'100	1'383'700	1'262'200	1'155'200	1'060'700

1 Rendite auf dem Vermögen, das nach den Einkommensbezügen weiterhin angelegt bleibt.

© VZ VermögensZentrum

Ergibt der Vergleich der voraussichtlichen Einnahmen und Ausgaben zum Beispiel eine Einkommenslücke von 2000 Franken pro Monat, benötigen Sie bei einer Rendite von 2 Prozent bei der Pensionierung knapp

400'000 Franken Vermögen, um diese Lücke während 20 Jahren zu schliessen (siehe Tabelle). Um dieses Sparziel innert 15 Jahren zu erreichen, müssen Sie bei einer Rendite von 2 Prozent auf den Spareinlagen jeden Monat rund 1900 Franken auf die Seite legen.

Je mehr Rendite Sie auf den Spareinlagen und dem Kapital erzielen, das nach der Pensionierung Schritt für Schritt aufgebraucht wird, desto weniger Geld müssen Sie jeden Monat sparen: Bei einer Rendite von 4 Prozent reduziert sich der notwendige Sparbetrag im vorherigen Beispiel auf rund 1350 Franken pro Monat.

Wer mit einem regelmässigen Sparprozess günstig ein Vermögen aufbauen möchte, für den eignen sich besonders Sparpläne, bei denen die regelmässigen Einzahlungen in Indexfonds (so genannte ETF) investiert werden. Im Gegensatz zu herkömmlichen Fondssparplänen fallen bei Sparplänen mit ETF deutlich tiefere Gebühren an. Hohe Gebühren schmälern die Rendite und damit das Guthaben, das bis zur Pensionierung angespart wird, über die Jahre oft um mehrere zehntausend Franken.

8. SBB Anyway

Jedes Unternehmen hat die Verpflichtung, verantwortungsbewusst mit seinen Ressourcen umzugehen. Speziell trifft dies auf die Mitarbeiter zu, wo die soziale Verantwortung als Arbeitgeber besonders schwer wiegt. Was tun, wenn der Körper plötzlich die geforderte Leistung unter vorgegebenen Rahmenbedingungen nicht mehr erbringen kann?

Zur Unterstützung von Mitarbeitenden in schwierigen Situationen hat die SBB 2008 das Case Management eingeführt. Das CM soll diese Mitarbeitenden begleiten und zeigen, dass ihre Firma sie nicht hängen lässt. Dabei spielen aus Sicht des Unternehmens durchaus auch wirtschaftliche Überlegungen eine Rolle.

Die Case Manager koordinieren und vernetzen vor allem Fachstellen wie Sozialberatung, Medical Service, IV oder Suva. Dies in Absprache mit dem Linienvorgesetzten und der Personalabteilung. Er beurteilt die gesamte Situation und sorgt für möglichst effiziente Verhandlungen und sinnvolle Lösungen.

Die Case Manager der SBB beraten pro Jahr ca. 1000 Mitarbeitende: Knapp 40 Prozent davon können an ihren früheren Arbeitsplatz zurückkehren, 20 Prozent finden intern oder extern eine neue Arbeit, bei rund 40 Prozent muss das Arbeitsverhältnis aufgelöst werden. Dies meistens unterstützt durch IV, Suva oder Pensionskasse.

Für Mitarbeitende, die ihren Beruf aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr wie gewohnt ausüben können, hat die SBB 2011 die Organisation „anyway-solutions“ ins Leben gerufen. Der Auftrag lautete, wertschöpfende Stellen zur beruflichen Re-Integration für SBB-Mitarbeiter zu schaffen. Um in dieses Programm aufgenommen zu werden, müssen die Mitarbeitenden

- über 50 Jahre alt und seit 10 Jahren bei der SBB im GAV tätig sein
- ein medizinisch begründetes Arbeitsverbot im angestammten Beruf haben
- und motiviert sein, sich in eine neue Tätigkeit einarbeiten zu wollen.

An 8 Standorten (Bern, Dulliken, Quartino, Zürich-Oerlikon, Zürich-Altstetten, Renens, Winterthur und Lyss) und in Bereichen wie Polyvalente Werkstatt, Sattlerei oder Administration kommen die Mitarbeiter Vollzeit oder mit reduziertem Arbeitspensum zum Einsatz und haben die Möglichkeit, ihre berufliche Laufbahn bei der SBB fortzusetzen. Durch konstante Bezugspersonen, klar definierte und teilweise repetitive Arbeiten sowie flexible und individuelle Arbeitsplätze wird den vielfältigen Anforderungen dieser Mitarbeiter Rechnung getragen.

Standen 2011 beim Start von „anyway-solutions“ 60 Stellen zur Verfügung, konnte auf Grund von Bedarf sowie der erfolgreichen Reintegrationen auf heute 90 Reintegrationsstellen ausgebaut werden.

Die von SBB AG gewählte Lösung „anyway-solutions“ rechnet sich auf verschiedenen Stufen:

- volkswirtschaftlich: Entlastung der Sozialversicherungen
- betriebswirtschaftlich: Entlastung der Pensionskasse, Erbringung von am Markt verkaufbaren Dienstleistungen, Erhalt von Know-how
- Für die Mitarbeitenden: Sinnvolle und wertschöpfende Tätigkeit in der bisherigen Unternehmung, geschützt, wo nötig.

Hier noch einige Zahlen zu „anyway-solutions“

- 13'000 Mitarbeiter der SBB lassen ihre Berufskleider bei „anyway“ reinigen
- 10'000 „anyway“-Taschen im Umlauf
- 3'000 Hör- und Sehtests werden durch „anyway“-Mitarbeitende jährlich durchgeführt
- 100 Tonnen Elektroschrott werden recycelt
- CHF 6 Millionen erwirtschaftet „anyway-solutions“ jährlich.

Hier eine Auswahl der von „anyway-solutions“ hergestellten modischen Produkte:



Anybag



Blachentaschen



iPhone-Hüllen



Kinderlokomotive

Alle Produkte finden Sie im SBB-online Shop unter „[SBB Anyway](#)“.

Ende Januar hatten die Sozialpartner auf Einladung von SBB HR zu einem Besuch des Standortes Lyss/BE, die Möglichkeit, SBB Anyway aus erster Hand kennen zu lernen. Dabei wurde auch die Fortführung des seit Mai 2011 bestehenden „Pakts zur Förderung und Entwicklung der Mitarbeitenden“ in der aktuellen GAV-Periode beschlossen. Wir werden weiter darüber berichten.

9. Virostatika – biochemische Bremsen gefährlicher Viren



Unter den Viren findet man die Erreger zum Teil lebensgefährlicher Krankheiten wie Aids, Ebola, Enzephalitis, Gelbsucht, Grippe, Herpes, Masern, Pocken, Poliomyelitis, Röteln, Tollwut und so weiter. Sie stellen enorm hohe Herausforderungen, nicht zuletzt, weil Viren so eigenartige biologische Strukturen sind, dass man sie nicht eindeutig den Lebensformen zuordnen kann.

Das Virion

Ein «normales» Lebewesen ist unter anderem durch einen Stoffwechsel zur Energieversorgung sowie die Fähigkeit, sich selbst zu regulieren und fortzupflanzen, gekennzeichnet. Keines dieser Kriterien trifft bei den Viren zu; beim Stoffwechsel wie bei der Reproduktion sind sie auf eine Wirtszelle angewiesen. In ihrer Erscheinungsform als Nukleinsäure befinden sie sich im Inneren der Wirtszelle, deren enzymatische Maschine und Energieressourcen sie benötigen. Auf der viralen Nukleinsäure ist nämlich Information zur Stoffwechselsteuerung der Wirtszellen gespeichert, um sie zum Kopieren dieser Nukleinsäure zu bringen. Sie werden zu vielen kompletten Viren (sogenannten Virionen) ausgestattet und dann ausgeschleust.

Das Virion besteht aus dem Genom, das wie bei unseren Zellen aus doppelsträngiger Desoxyribonukleinsäure (DNA) besteht oder auch aus einzelsträngiger Ribonukleinsäure (RNA). Die Nukleinsäure ist in der Regel von einem Proteinmantel (dem sogenannten Kapsid) umgeben. Dazu kommt gelegentlich eine Lipiddoppelschicht, die mit Proteinmolekülen durchsetzt ist und eine äussere Hülle bildet. Gewisse Arten von Viren, insbesondere die röhrenförmigen Tabakmosaikviren, können sich zu dreidimensional geordneten, kristallinen Systemen zusammenfinden.

«Parasiten»

Im kristallinen Zustand und als freie Viroide werden Viren zwar übertragen, sie sind in dieser Form aber sicher keine Lebewesen. In ihrer Wirtszelle, die sie für die eigene Fortpflanzung benötigen, ist dies schon eher der Fall. Dann laufen typische Lebensprozesse ab, primär das Kopieren des Genoms und die Synthese von darauf codierten Proteinen. Doch nur auf sich selbst gestellt ist das Virus dazu nicht fähig. Es muss einen Wirtsorganismus infizieren und dessen Stoffwechsel für die eigene Vermehrung missbrauchen. In dieser Optik sind Viren als Parasiten zu betrachten.

Hohe Variabilität

Es wird vermutet, dass die Viren aus selbständig gewordenen RNA- oder DNA-Molekülen der Wirtszelle entstanden sind. Im viralen Genom zufallsbedingt entstehende Mutationen (vor allem durch Kopierfehler während der Replikation) können nur rudimentär oder gar nicht korrigiert werden: Dadurch verfügen Viren über eine enorm hohe Variabilität, die ihnen die Anpassung an veränderte Umweltbedingungen und das «Austricksen» des Immunsystems ermöglicht.

Mit einem Durchmesser, der von 0,02 bis 0,4 Tausendstelmmillimeter reicht, sind Viren sehr klein. Entdeckt wurden sie erst Ende des 19. Jahrhunderts aufgrund der Tatsache, dass der Extrakt kranker Pflanzen auch nach dem Passieren bakterien-dichter Porzellanfilter nichts von seiner Virulenz verlor. Man kennt zurzeit etwa 3000 verschiedene Arten von Viren; sie befallen Archaeen, Bakterien, Pflanzen, Pilze, alle Tiere und den Menschen. Die fadenförmigen Viren (zu denen das Ebola-Virus gehört) können mehrere Mikrometer lang sein.

Wenige Angriffspunkte

Virostatika sind Medikamente zur Bekämpfung virusbedingter Erkrankungen. Es gibt davon zurzeit nur etwa dreissig, zudem können ihre Nebenwirkungen sehr gravierend sein. Virus und Wirtszelle sind ja äusserst eng miteinander verflochten. Darum hat das Virus nur wenige «Achillesfersen». Zum Beispiel kann man das Eindringen von Virionen in die Wirtszelle oder ihr Ausschleusen aus letzterer erschweren. Zudem kann man den Stoffwechsel der Wirtszelle so beeinflussen, dass die Replikation des Virus-Genoms oder die Expression seiner Proteine gebremst oder verhindert werden.

Gefahr der Resistenzbildung

Besonders Letzteres ist eine gefährliche Gratwanderung: Es nützt wenig, wenn die virale Replikation gestoppt wird, gleichzeitig aber auch die Wirtszellen abgetötet werden. Dazu kommt, dass Viren noch schneller als Bakterien Resistenzen entwickeln können.

Das eigene Immunsystem bietet in vielen Fällen die beste antivirale Therapie. Man kann es durch eine Impfung gezielt so aktivieren, dass eine Viruserkrankung gar nicht auftreten kann oder zumindest harmlos abläuft. Andererseits gibt es gerade gegen das zurzeit in Westafrika wütende Ebola-Virus keine Impfung, während die Erprobung von Medikamenten zur Bekämpfung dieser Krankheit – es gibt deren zwei – erst am Anfang steht. Das eine besteht aus humanisierten Ebola-Antikörpern aus Mäusen, das zweite aus kurzen RNA-Segmenten, die drei der sieben Proteine im Visier haben, aus denen das Ebola-Virus besteht.

10. Arbeitsrecht: Darf der Arbeitnehmer technisch überwacht werden?

Wir haben uns längst daran gewöhnt: Videokameras sind überall anzutreffen. Sie begrüßen uns im öffentlichen Raum, ob auf Plätzen, im Bahnhof oder im Zugabteil. Aber auch im Restaurant und im Warenhaus empfangen und begleiten sie uns. Sie sind immer da, sehen und zeichnen alles auf, was sich vor ihnen abspielt. Wir alle, die ganz einfach nur Bahn fahren, essen oder einkaufen wollen, mögen dagegen nichts einzuwenden haben.

Wie steht es aber um die Arbeitnehmer, die dort ihren Arbeitsplatz haben? Sie sind der Videoüberwachung öfters und länger ausgesetzt. Und sie werden dabei beobachtet, ob und wie sie ihre Tätigkeit verrichten und sich sonst verhalten. Gleiches gilt auch bei anderen Überwachungs- und Kontrollsystemen, die ein Arbeitgeber vielleicht einsetzen möchte. Ob er dies auch darf, ist die entscheidende Frage.

Verhältnismässigkeitsprinzip



Antwort darauf gibt die Verordnung 3 zum Arbeitsgesetz in Artikel 26. Danach dürfen Überwachungs- oder Kontrollsysteme nicht zur Kontrolle des Verhaltens der Arbeitnehmer am Arbeitsplatz eingesetzt werden. Falls diese Systeme hingegen aus anderen Gründen erforderlich sind, hat der Arbeitgeber sie so zu gestalten und anzuordnen, dass die Gesundheit und die Bewegungsfreiheit der Arbeitnehmer dadurch nicht beeinträchtigt werden.

Überwachung und Kontrollsysteme dürfen aus diesem Grund nicht ausschliesslich oder vorwiegend zur Kontrolle des Verhaltens der Arbeitnehmer eingerichtet werden (Bundesgerichtsentscheid 130 II 425).

Hinzunehmen ist jedoch eine beiläufige Überwachung des Verhaltens der Arbeitnehmer, wenn andere, zulässige Überwachungsgründe vorliegen. Dazu zählen die Arbeitssicherheit zur Unfallverhütung, der Schutz von Personen und Sachen, die Organisation und Planung der Arbeit sowie die Kontrolle der Tätigkeit und Leistungen der Arbeitnehmer hinsichtlich Qualität und Quantität. Allerdings ist es meist schwierig, berechnete Leistungs- von unberechneten Verhaltenskontrollen klar abzugrenzen. Falls jedoch berechnete Gründe für eine Überwachung vorliegen, hat diese bezüglich des miterfassten Verhaltens der Arbeitnehmer dem Verhältnismässigkeitsprinzip zu genügen (BGE 130 II 425).

Danach muss die gewählte Überwachungsmaßnahme unter Berücksichtigung sämtlicher konkreten Umstände des Falles geeignet, erforderlich und verglichen mit ihren Auswirkungen auf die Arbeitnehmer verhältnismässig im engeren Sinn sein. Die vorausgesetzte Eignung der Massnahme beurteilt sich mit Blick auf den angestrebten Zweck der Überwachung. Die Erforderlichkeit verlangt, dass unter mehreren geeigneten Überwachungsmaßnahmen jene ausgewählt wird, welche die entgegenstehenden Interessen der Arbeitnehmer am wenigsten beeinträchtigt. Zudem ist zu untersuchen, ob das Interesse des Arbeitgebers an der Einrichtung des Überwachungssystems das öffentliche Interesse am Schutz der Gesundheit der Arbeitnehmer, an ihrer Bewegungsfreiheit und Persönlichkeit überwiegt. Ausserdem hat der Arbeitgeber die Arbeitnehmer vor Beginn der Überwachung darüber zu informieren.

Das Bundesgericht hat sich in zwei Entscheiden mit der Zulässigkeit von Videoüberwachungen befasst (BGE 6B_536/2009, 9C_785/2010). In beiden Fällen waren die Kameras in einem Kassenraum installiert bzw. auf die Kasse gerichtet und dienten auch der Verhütung von Straftaten. Das Verhalten der Arbeitnehmer wurde im Kassenbereich und somit nur sporadisch und für kurze Zeit aufgezeichnet. Daraus wurde gefolgert, dass die Überwachung nicht geeignet war, Gesundheit und Wohlbefinden der Arbeitnehmer zu beeinträchtigen, dass sie also nicht unverhältnismässig war. Zudem wurde im Urteil der fehlenden Information der Arbeitnehmer keine Bedeutung zugemessen.

In einem weiteren Fall rüstete der Arbeitgeber die Betriebsfahrzeuge mit einem GPS-Ortungssystem aus, um die Einhaltung der Arbeitszeiten und die Vornahme der Kundenbesuche der Aussendienstmitarbeiter zu kontrollieren (BGE 130 II 425). Die Überwachung wurde als verhältnismässig beurteilt, weil sie nur die Reisen, nicht den gesamten Arbeitstag der Arbeitnehmer erfasste. Zudem erfolgte die Ortung nicht in Echtzeit, sondern erst nachträglich durch Auflistung der Fahrzeugstandorte und der Ankunfts- und Abfahrtszeiten.

Keine Verhaltenskontrolle

Zum gegenteiligen Schluss gelangte das Bundesgericht hingegen bezüglich des Einsatzes einer Überwachungssoftware, um den gesamten Informatikverkehr des Arbeitnehmers zu kontrollieren (BGE 8C_448/2012). Eine solche dauernde, detaillierte Überwachung dient vor allem der Verhaltenskontrolle des Arbeitnehmers. Auch war sie unverhältnismässig, weil Missbräuche durch präventive Massnahmen wie die Blockierung von Websites verhindert werden können. Zudem lassen sich Missbräuche auch über die Protokollierungen der Internetzugänge und der E-Mails feststellen.

11. SBB beendet das Projekt «SBB Businesspoint»

Vor gut zwei Jahren hat die SBB das Projekt «SBB Businesspoint» gestartet.

Jetzt zeigt sich, dass die Vermietung von Sitzungsräumen an den Bahnhöfen Bern und Genf nicht kostendeckend betrieben werden kann. Deshalb hat die SBB beschlossen, den Betrieb an den beiden Bahnhöfen per Ende März 2016 einzustellen.

Das Projekt «SBB Businesspoint» wurde im Mai 2013 in Bern und im Mai 2014 in Genf gestartet. Ziel war es, Bahnreisen mit Sitzungsräumen im SBB Bahnhof noch attraktiver zu machen und dieses Angebot schweizweit anzubieten. Nun zeigt sich, dass die beiden Standorte trotz intensiver Vermarktungsmassnahmen nicht kostendeckend betrieben werden können. Während der Projektphase betrug die durchschnittliche Auslastung in Bern rund 40 Prozent, in Genf nur 15 Prozent. Vor diesem Hintergrund hat sich die SBB entschieden, das Projekt per Ende März 2016 zu beenden und die Businesspoints an den Bahnhöfen Bern und Genf zu schliessen.

Von der Schliessung der «SBB Businesspoints» in Bern und Genf sind rund sieben Vollzeitstellen betroffen. Den betroffenen Mitarbeitenden wird eine individuelle Lösung innerhalb der SBB angeboten.

➔ Aus diesem Grund muss das Angebot zur Gratisnutzung des SBB Businesspoints in Genf und Bern per 31. März 2016 für die Mitglieder des KVÖV eingestellt werden.

12. Spezialangebot für Mitglieder: Schneeschuhwandern mit MAMMUT Alpine School

Auch für die kommenden Monate März und April haben wir wiederum Super-Mitgliederangebote in Zusammenarbeit mit unserem Partner MAMMUT Alpine School für Sie:

Angebote und Daten für März + April 2016:

Schneeschuh-Wochenenden

Maighels - Oberalp	2 Tage	19.-20. März 2016	CHF 395 (statt CHF 425)
Lukmanier	3 Tage	18.-20. März 2016	CHF 660 (statt CHF 695)
Grosse Scheidegg - Grindelwald	2 Tage	19.-20. März 2016	CHF 325 (statt CHF 355)
Wildhorn 3248m	2 Tage	26.-27. März 2016	CHF 345 (statt CHF 375)
Wildhorn 3248m	2 Tage	02.-03. April 2016	CHF 345 (statt CHF 375)

Schneeschuh-Wochen

Allalinhorn und Alphubel	3 1/2 Tage	01.-04. April 2016	CHF 1165 (statt CHF 1195)
Greina im Winterschlaf	4 Tage	31. März – 3. April	CHF 915 (statt CHF 945)
Wildstrubel 3243m	4 Tage	14.-17. April 2016	CHF 765 (statt CHF 795)

Als KVÖV-Mitglieder profitieren Sie von einem Spezialpreis. Und als spezielles Geschenk erhalten Sie eine Thermoskanne sowie Snackboxen.

Für mehr Information und Ihre Anmeldung gehen Sie direkt auf die Webseite von [MAMMUT Alpine School](http://alpineschool.mammut.ch).



→ **WICHTIG:** Geben Sie in der Anmeldung jeweils im Feld „Bemerkung“ den Vermerk „KVÖV-Mitglied“ ein.

1. Unser Partner: <http://alpineschool.mammut.ch>



MAMMUT[®]
ALPINESCHOOL

13. Unser Kontakt und wichtige Informationen

Kontakt KVÖV, Postfach 457, 3001 Bern **Website** www.kvoev.ch Deutsch
info@kvoev-actp.ch www.actp.ch Französisch

Auskünfte Geschäftsstelle KVÖV, Tel. 079 223 05 25, Email info@kvoev-actp.ch
Rechtsfragen Tel. 044 360 11 11, Email recht@angestellte.ch

Mutationen Bitte teilen Sie uns Adressänderung, Pensionierung, Austritt umgehend mit. Am ein-
fachsten nutzen Sie den [Button](#) auf dem Internet dazu. Oder Sie senden uns Ihre Mitt-
teilung per Post an KVÖV, Postfach 457, 3001 Bern
oder per Email an info@kvoev-actp.ch

Austritt aus der KVÖV Bitte beachten Sie, dass der Austritt aus dem KVÖV auch den Wegfall von Dienstleis-
tungen und den damit verbundenen Vergünstigungen / Rabatten (z.B. KPT, Zurich
Connect, Multi-Rechtsschutz, etc.) zur Folge hat.

Pensionierung Wussten Sie schon, dass Sie alle Vorteile der Mitgliedschaft auch als Pensionierter be-
halten können – und das bei einem reduzierten Mitgliederbeitrag von nur noch Fr. 66
pro Jahr? Das entspricht pro Monat noch etwa dem Preis einer guten Tasse Kaffee!

14. Bulletin des Kaderverbandes des öffentlichen Verkehrs - Impressum

Herausgeber
Kaderverband des öffentlichen Verkehrs
Postfach 457, 3000 Bern 7

Redaktion
Heinz Wiggenhauser
Leiter Marketing und Kommunikation
info@kvoev-actp.ch

Layout
Heinz Wiggenhauser

Fotos
Hans Schwab, KVÖV

Publikation und Mailversand der Online-Version
dieXperten GmbH, 8812 Horgen

Druck und Versand der gedruckten Version
Eigenleistung KVÖV

Redaktionsadresse
Kaderverband des öffentlichen Verkehrs
KVÖV
Postfach 457, 3000 Bern 7
info@kvoev-actp.ch

Erscheint 6 mal pro Jahr, zweimonatlich