

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Meyer, Andreas
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2021

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Freymond, Nicolas
Schär, Suzanne

Bevorzugte Zitierweise

Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne 2024.
Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, 2006 - 2020.
Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	3
Eisenbahn	3

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
BAV	Bundesamt für Verkehr
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
<hr/>	
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
OFT	Office fédéral des transports
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
FTP	Fonds de financement des transports publics
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

Jahresrückblick 2019: Verkehr und Kommunikation

BERICHT
DATUM: 31.12.2019
NIKLAUS BIERI

Ein zentraler Punkt der Verkehrspolitik war 2019 der **Ausbau der Verkehrsinfrastruktur**: Das Parlament hatte über die nächsten Ausbauschritte der strategischen Entwicklungsprogramme (STEP) «Nationalstrassen» und «Eisenbahninfrastruktur» sowie über die Verpflichtungskredite des Programms Agglomerationsverkehr zu befinden. Dabei ging es bei jedem Geschäft über die Vorlagen des Bundesrates hinaus, nahm zusätzliche Projekte in die Ausbauschritte auf und erhöhte die Verpflichtungskredite. Dem **Ausbauschritt 2019 STEP Nationalstrassen** fügte das Parlament zwei Projekte hinzu – die Umfahrungen Näfels und La Chaux-de-Fonds – und erhöhte den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt um eine Milliarde auf CHF 5.651 Mrd. Zusätzliche Viertel- und Halbstundentakte, mehr Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit: Den Ausbau des Schienennetzes wollte der Bundesrat mit Investitionen von CHF 11.9 Mrd. vorantreiben. Doch auch beim **Strategischen Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur (Ausbauschritt 2035)** nahmen beide Kammern weitere Projekte auf: Die kleine Kammer ergänzte den Ausbauschritt im März auf Antrag ihrer Verkehrskommission um die Projektierungen des Durchgangsbahnhofes Luzern und der trinationalen S-Bahn Basel sowie um den Neubau der Strecke Neuenburg – La-Chaux-de-Fonds anstelle der vom Bundesrat vorgeschlagenen Modernisierung der bestehenden Strecke. Der Ständerat erhöhte den Investitionsbetrag einstimmig um CHF 919 Mio. auf CHF 12.8 Mia. Im Juni ging der Nationalrat sogar noch weiter und nahm mit den Bahnhöfen Winterthur-Grüze und Thun Nord zwei weitere Projekte in das Geschäft auf. Einstimmig erhöhte die grosse Kammer den Kreditbetrag um CHF 69 Mio. auf insgesamt CHF 12.89 Mrd. Obschon Bundesrätin Sommaruga erklärte, die vom Nationalrat zuletzt hinzugefügten Bahnhofsprojekte seien verfrüht, stimmte der Ständerat der grossen Kammer einstimmig zu. Schliesslich zeigte sich das Parlament auch bei den **Verpflichtungskrediten ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr** spendabel: Der Bundesrat hatte CHF 1.35 Mrd. für die Mitfinanzierung von Projekten der dritten Generation im Programm Agglomerationsverkehr beantragt. Der Nationalrat, der im März über die Vorlage beriet, nahm wie von seiner Verkehrskommission gefordert vier zusätzliche Projekte auf: Die Projekte Aargau-Ost, Delémont und Luganese sowie die Umfahrung Oberburg (BE). Weil die grosse Kammer auch für die Programme in Grand Genève und Bulle den Beitragssatz des Bundes erhöhte, wuchs der Bundesbeitrag für den Agglomerationsverkehr um CHF 145 Mio. auf Total CHF 1.49 Mrd. Im Juni kippte der Ständerat die Umfahrung Oberburg (BE) wieder aus der Vorlage; danach ging das Geschäft wegen dieser Differenz zwischen den Räten hin und her, bis im September in der Einigungskonferenz ein Kompromiss gefunden wurde, dem beide Kammern einstimmig zustimmten: Die Umfahrung Oberburg wird folglich als integraler Bestandteil dem Projekt Burgdorf zugeschrieben und mit nicht ausgeschöpften Mitteln aus den Programmen 2019, 2014 und 2010 finanziert.

Die Zeitungsanalyse von Année Politique Suisse zeigt, dass die Berichterstattung der Tagespresse zur Verkehrspolitik im August besonders umfassend war. Dies lag zu einem guten Teil an der sogenannten **SBB-Krise**: Anfang August kam es zu einem tödlichen Arbeitsunfall eines Zugbegleiters der SBB. In der Folge kam aus, dass die Türschliess-, Einklemmschutz- und Kontrollmechanismen an den Einheitswagen IV oft nicht korrekt funktionierten. Das Bundesamt für Verkehr verpflichtete die SBB, diese Mechanismen zu überholen. Zu den Sicherheitsrisiken bei den Türschliesssystemen kam eine Häufung der Betriebsstörungen: Verspätungen, Stellwerkstörungen, Zugausfälle wegen Baustellen. In den Kommentarspalten der Tageszeitungen war zu lesen, die SBB habe sich vom einstigen Aushängeschild der Schweiz in Sachen Zuverlässigkeit zu einem Lotterbetrieb gewandelt, das Vertrauen der Bevölkerung in die Bundesbahnen habe Schaden genommen. Der öffentliche Druck wurde so gross, dass die Führung der SBB von der Verkehrskommission zu einem Hearing eingeladen wurde. SBB-CEO Andreas Meyer stand der KVF-SR Rede und Antwort und verteidigte dabei die SBB und die Arbeit der SBB-Führung. Rund zwei Wochen nach dem Hearing verkündete Meyer seinen Rücktritt im Jahr 2020. Dieser Schritt sei schon länger geplant gewesen und habe mit den Schwierigkeiten im Betrieb nichts zu tun. Ende September gaben die SBB bekannt, dass die Einsteigeroutine des Personals geändert worden sei und die Schliesssysteme

sämtlicher Einheitswagen IV bis 2024 überholt würden.

Beim **Strassenverkehr** sorgten vor allem Anliegen zur Verkehrssicherheit und zur Elektromobilität für Gesprächsstoff im Parlament. Ein politischer Dauerbrenner bei der **Verkehrssicherheit** blieben die **Strafbestimmungen der Via sicura**: Auch 2019 wurden einige Änderungen der Strafbestimmungen beraten, so die parlamentarische Initiative Grin (svp, VD; Pa.lv. 18.431) für verhältnismässige Sanktionen, die Motion Graf-Litscher (sp, TG; Mo. 17.3520) gegen die doppelte Strafe für Berufsfahrer und Berufsfahrerinnen sowie die Motion Giezendanner (svp, AG; Mo. 17.3590) für einen differenzierten Führerausweisenzug. Zwar hatte die KVF-SR im April der parlamentarischen Initiative Grin keine Folge gegeben, doch der Nationalrat stimmte allen Geschäften zu und sprach sich damit für mildere Regelungen beim Führerausweisenzug aus.

Mit dem wachsenden Anteil elektrisch betriebener Fahrzeuge im Strassenverkehr wurde die **Elektromobilität** vermehrt ein Thema im Parlament. Dabei ging es etwa um grüne Zonen für Elektrofahrzeuge (Mo. 17.4040), um Auswirkungen von Fahrassistenzsystemen auf die Verkehrssicherheit (Po. 17.4041), um die Möglichkeiten der «Mobilität 4.0» (Po. 17.4043) oder um die Finanzierungslücke bei der Strassenverkehrsinfrastruktur durch die Ausfälle bei der Mineralölsteuer infolge der Zunahme von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (Mo. 19.3741). Vorwärts ging es mit der digitalen Vignette: Im März nahm der Nationalrat die Motion Candinas (cvp, GR; Mo. 18.3701) knapp an, der Ständerat folgte im September – obschon der Bundesrat in der Zwischenzeit eine Vorlage betreffend einer freiwilligen digitalen Vignette ans Parlament verabschiedet hatte.

Im Nachgang des **Postauto-Skandals** stand das Controlling des Bundesamtes für Verkehr mehrfach in der Kritik. Im März kam aus, dass das Bahnunternehmen BLS über Jahre insgesamt rund CHF 45 Mio. zu viel an Abgeltungen erhalten hatte. Zwar lagen im Gegensatz zum Postauto-Skandal keine betrügerischen Machenschaften vor, sondern nur ein unzureichend angepasstes Zinsglättungsmodell, allerdings zeigte sich eine Parallele zum Postauto-Skandal: Im Bundesamt für Verkehr blieben Hinweise auf die Differenzen zu lange folgenlos. Nach einem Audit beim BAV durch das UVEK wurden im Mai fünf Massnahmen zur Verstärkung der Aufsicht bei Transportunternehmen vorgelegt. Im Rahmen der verstärkten Aufsicht wurden im Bundesamt für Verkehr für Controlling und Revision acht zusätzliche Stellen geschaffen. Mit ihrer Motion «Teurere Kontrollen durch das BAV sollen die Verursacher bezahlen» verlangte Nadja Pieren (svp, BE; Mo. 19.3502), dass der Bund die Mehrkosten dieser Stellen auf die Verursacher abwälze. Im September lehnte der Nationalrat die Motion Pieren jedoch diskussionslos ab.

Nachdem die **Postgesetzgebung** in den Räten schon in den Vorjahren ein grosses Thema gewesen war, führten insbesondere der Service public der Post und die Schliessung von Poststellen auch 2019 zu einigen Debatten. In den Vorjahren waren viele Vorstösse angenommen worden, 2019 zeigten sich die Räte aber zurückhaltender: Den Standesinitiativen von Genf (Kt.lv. 18.312), Basel-Stadt (Kt.lv. 18.314), Solothurn (Kt.lv. 18.315) sowie Tessin (Kt.lv. 16.320) und Wallis (Kt.lv. 17.302) wurde keine Folge gegeben, weil 2018 die Standesinitiative Jura (Kt.lv. 17.314) Zustimmung gefunden hatte und die Kommissionen bei der Umsetzung dieser Initiative alle Anliegen zur Postgesetzgebung überprüfen und einbeziehen wollten. Die KVF-SR kündigte an, die Umsetzung der Standesinitiative Jura nach einer Gesamtschau zur Post im Frühjahr 2020 an die Hand zu nehmen.

Der Ständerat lehnte weitere Vorstösse zur Post ab (Motion Berberat, sp, NE, Mo. 19.3749; Postulat Béglé, cvp, VD, Po. 17.3615; Motion Feller, fdp, VD, Mo. 17.3053), der Nationalrat nahm jedoch weitere Anliegen entgegen: Ein Postulat der KVF-NR zur «längerfristigen Weiterentwicklung des Zugangs zu Dienstleistungen der postalischen Grundversorgung» (Po. 19.3532) wurde im Nationalrat angenommen, weil die damit vom Bundesrat und der Post verlangte Planung auch über die Umsetzung der Standesinitiative Jura Auskunft geben könnte. Auch die Motionen Müller-Altarmatt (cvp, SO; Mo. 17.3938) für eine «mittel- und langfristige Planung bei Poststellen und Postagenturen» und Grin (svp, VD; Mo. 17.3888) zur «Schliessung von Poststellen an zentralen Orten» fanden in der grossen Kammer Zustimmung.

Im März schloss das Parlament die 2018 begonnene **Revision des Fernmeldegesetzes** ab. In vier Sitzungen wurden die verbliebenen Differenzen zur Netzneutralität, zur Meldepflicht der Provider bei verbotenen pornographischen Inhalten, zur Befreiung der Blaulichtorganisationen von den Verwaltungsgebühren der verwendeten Funkfrequenzen, zur Finanzierung von Anschlüssen in Gebäuden und zu weiteren, technischen Detailfragen beigelegt. Ende März nahmen beide Kammern die Revision an.

Der Ausbau des **Mobilfunk**-Netzes auf 5G wurde von Teilen der Bevölkerung sehr kritisch aufgenommen. Ausdruck fand diese kritische Haltung in zwei Volksinitiativen, die im Oktober von Privatpersonen lanciert wurden. Während die eine Initiative die Strahlungsbelastung reduzieren will, verlangt die andere, dass Mobilfunkbetreiber für Strahlungsschäden haften. Die Sammelfrist läuft bis zum 22. April 2021.¹

Verkehrspolitik

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 23.10.2009
NICOLAS FREYMOND

Le financement des projets de construction dans les domaines de la route et du rail est demeuré au cœur des préoccupations au cours de l'année sous revue. Fin 2008, le Conseil fédéral avait communiqué que le **fonds d'infrastructures et le fonds pour les transports publics (FTP)** ne suffiraient pas pour payer la totalité des projets approuvés par les chambres. Si l'administration fédérale des finances a exclu toute hausse d'impôt, elle a plaidé pour une participation accrue des utilisateurs des infrastructures concernées. Le Conseil fédéral a proposé de renchérir de 18 à 22 centimes par litre la surtaxe sur les carburants afin de dégager CHF 1,4 milliards pour les projets autoroutiers. Concernant le rail, tant le chef du DETEC, Moritz Leuenberger, que le patron des CFF, Andreas Meyer, ont souligné que la clientèle serait inévitablement amenée à contribuer plus fortement au développement de l'infrastructure ferroviaire. Le ministre des transports s'est en outre démarqué du collège gouvernemental en critiquant les mesures d'économies concernant les infrastructures de transports adoptées par le Conseil fédéral. Enfin, il s'est montré sceptique quant à la possibilité d'un financement privé des projets d'infrastructures, estimant que seul l'Etat est à même de supporter les risques de projets de cette envergure.²

Eisenbahn

ANDERES
DATUM: 24.06.2006
MAGDALENA BERNATH

Im Februar gab **Benedikt Weibel** nach 14 Jahren im Amt seinen **Rücktritt als SBB-Chef** auf Ende Jahr bekannt. Zu seinem Nachfolger wählte der SBB-Verwaltungsrat den Baselbieter Andreas Meyer, welcher bei der Deutschen Bahn (DB) für die S-Bahnen von Berlin und Hamburg zuständig ist.³

ANDERES
DATUM: 13.12.2007
NICOLAS FREYMOND

Au mois d'août, de **nombreux changements** sont survenus **au sommet de CFF Cargo SA** avec les retraits du directeur Daniel Nordmann et du chef des finances Peter Meier. Ces démissions ont fait suite aux mauvais résultats financiers de l'entreprise au premier semestre de l'année sous revue (déficit de CHF 35 millions). Pour les remplacer, le patron des CFF, Andreas Meyer, a nommé Nicolas Perrin au poste directeur ad interim et Thomas Remund chef des finances. En fin d'année, le conseil d'administration a définitivement entériné la nomination de Nicolas Perrin au poste de directeur.⁴

ANDERES
DATUM: 26.09.2008
NICOLAS FREYMOND

À l'occasion de la conférence de presse semestrielle, début septembre, le patron des CFF, Andreas Meyer, a annoncé être à la **recherche de partenaires pour CFF Cargo**, pour le marché tant international que suisse. La vente du segment marchandises n'est toutefois pas à l'ordre du jour. Cette annonce a été accueillie favorablement par les milieux politiques. Jean-René Germanier (prd, VS), membre de la CTT-CN, a ainsi jugé que cette réorientation stratégique permettrait de corriger la principale faiblesse de CFF Cargo, à savoir son manque de partenariats. Une vingtaine d'entreprises ont répondu à l'appel des CFF, dont une dizaine jugées sérieuses par la direction de l'ancienne régie.⁵

INTERPELLATION / ANFRAGE
DATUM: 07.06.2010
NICOLAS FREYMOND

L'annonce, à quelques jours d'intervalle, des **démissions de Jürg Schmid et Thomas Remund**, respectivement directeur de la division voyageurs et responsable des finances des CFF, a suscité passablement de commentaires et d'interrogations dans la presse comme au parlement. Six cadres supérieurs ont en effet quitté la direction du groupe depuis l'accession de Andreas Meyer à la direction générale exécutive, en 2007. La presse a évoqué la manière relativement brutale avec laquelle Meyer assume la conduite du groupe et la faible marge de manœuvre laissée aux directeurs de division pour expliquer ces départs. Interpellé par la conseillère nationale Chiara Simoneschi-

Cortesi (pdc, TI), le Conseil fédéral a tout d'abord souligné les causes fort diverses de ces démissions avant de rappeler que leur nombre n'a rien d'inhabituel s'agissant d'une entreprise confrontée à des défis importants, comme le sont les CFF actuellement. En tant que propriétaire, il a par ailleurs exclu toute intervention dans la politique du groupe en matière de recrutement du personnel dirigeant, cette compétence incombant au Conseil d'administration.⁶

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 05.07.2010
NICOLAS FREYMOND

À peine une semaine après l'adoption du message gouvernemental, l'OFT a publié les **résultats de la contre-expertise**, qui a conclu à la nécessité d'augmenter les moyens alloués à l'entretien du réseau des CFF, dans une mesure toutefois moindre que ne l'avait revendiqué l'ancienne régie. En effet, en tenant compte du potentiel d'économies dû aux gains d'efficacité et en proposant d'étaler les travaux, les spécialistes mandatés par l'OFT ont estimé à CHF 500 millions par an les moyens supplémentaires nécessaires à l'entretien de l'infrastructure ferroviaire pour la période 2011-2016. Ce montant demeure toutefois largement supérieur à la hausse de la contribution proposée par le Conseil fédéral dans le projet de convention de prestations 2011-2012 (+ CHF 160 millions par an). Un financement complémentaire devra ainsi être trouvé lors de l'élaboration de la convention pour les années 2013 à 2016, de sorte à couvrir la facture globale de CHF 3,5 milliards. L'OFT a notamment souligné que, contrairement à la hausse de la subvention 2011-2012, les moyens supplémentaires pour la période 2013-2016 ne pourront pas être prélevés sur le fonds FTP (fonds pour les transports publics) sans remettre en cause la réalisation des projets de développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB). Réagissant simultanément au message du Conseil fédéral et à la contre-expertise, le directeur général des CFF, Andreas Meyer, a estimé absolument nécessaire l'octroi par la Confédération de CHF 140 millions supplémentaires pour 2011 et 2012, afin d'éliminer les goulets d'étranglement les plus graves.⁷

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 24.03.2011
SUZANNE SCHÄR

Nach dem GAU im japanischen Kernkraftwerk Fukushima sahen sich die SBB, die Anteile an französischen Kernkraftwerken und am Meiler Leibstadt halten, zu einer öffentlichen **Stellungnahme in der Energiefrage** gedrängt. CEO Andreas Meyer wies darauf hin, dass eine allfällige Verpflichtung der Bundesbahnen, auf den Bezug von Atomstrom zu verzichten, eine Verteuerung der Fahrpreise nach sich ziehen würde. Angesichts der Tatsache, dass die SBB ein Viertel ihres Energiebedarfs aus Atomstrom decken, wäre ein solcher Verzicht nicht einfach zu bewerkstelligen.⁸

ANDERES
DATUM: 20.08.2019
NIKLAUS BIERI

Nachdem ein Zugbegleiter der SBB Anfang August 2019 bei einem Arbeitsunfall tödlich verletzt worden war, berichteten andere Angestellte der SBB ebenfalls von erlebten Zwischenfällen mit dem Einklemmschutz bei den Türen von Passagierwagen. Der Unfall und die Berichte, sowie die öffentliche Kritik am Betrieb der letzten Wochen – sich häufende Verspätungen und Zugausfälle waren ein wiederkehrendes Thema in den Medien – hätten beim Personal zu einem Vertrauensverlust gegenüber der SBB-Führung geführt, war der Tagespresse zu entnehmen. Dass auch Berichte über frühere Zwischenfälle mit Türen an die Öffentlichkeit gelangten und diesbezüglich keine Sofortmassnahmen ergriffen worden waren, vermochte das Vertrauen auch nicht zu stärken.

Der Unfall und die daraus erwachsene Verunsicherung beim Personal wurde von den Medien zusammen mit den – von den Medien im Juli 2019 gehäuft gezeigten – Verspätungen, Stellwerkstörungen, Baustellen und Zugausfällen als «**SBB-Krise**» dargestellt. Verschiedene Medien stellten aufgrund der «Krise» auch Andreas Meyer als SBB-CEO in Frage. Dieser betonte zwar die Aussergewöhnlichkeit des Todesfalls und zeigte Verständnis für die Trauer des Personals, er wies aber auch darauf hin, dass es immer wieder herausfordernde Situationen gegeben habe und ein «gewisses Risiko» ständig mitfahre. Der öffentliche Druck wurde Mitte August so gross, dass die Führung der SBB von den Verkehrskommissionen beider Kammern zu Hearings eingeladen wurden. Am 19. August stand SBB-Chef Meyer der KVF-SR Rede und Antwort. Er legte dar, dass überstürzte Sofortmassnahmen den Bahnverkehr gefährlicher machen würden, dass aber der Einsteigeablauf des Zugpersonals überprüft werde.⁹

ANDERES
DATUM: 04.09.2019
NIKLAUS BIERI

Am 4. September 2019 gab Andreas Meyer seinen **Rücktritt als SBB-CEO** bekannt. Er wolle spätestens per Ende 2020 seinen Posten abgeben. Sein Rücktritt sei schon seit längerem geplant und stünde nicht in Zusammenhang mit dem tödlichen Unfall eines Zugbegleiters Anfang August. Der SBB-CEO habe seine Rücktrittspläne bereits im Frühling mit der Verkehrsministerin Sommaruga besprochen.¹⁰

ANDERES
DATUM: 01.04.2020
NIKLAUS BIERI

Am 1. April 2020 trat **der neue CEO der SBB Vincent Ducrot** seine Stelle an. Im September 2019 hatte SBB-CEO Andreas Meyer seinen Rücktritt angekündigt. Anfang Dezember 2019 war Vincent Ducrot als sein designierter Nachfolger vorgestellt worden war. Ducrot hatte seine Karriere 1993 als Ingenieur bei der SBB begonnen und sich unter SBB-Generaldirektor Benedikt Weibel bis zum Leiter des Fernverkehrs hochgearbeitet. Er hatte danach die Führung der Freiburger Verkehrsbetriebe übernommen, von wo er nun an die Spitze des grössten Schweizer Bahnunternehmens zurückkehrte.

Der neue CEO übernahm die Leitung der Bundesbahnen in ihrer grössten Krise: Aufgrund der Covid-19-Pandemie hatte die SBB den Fahrplan ausgedünnt, rund ein Viertel der Züge fielen aus. Die Passagierzahlen brachen um 80 bis 90 Prozent ein, rund 150'000 Generalabonnemente wurden vorübergehend hinterlegt – Ducrot mochte die finanziellen Einbussen der Krise für die SBB bei seinem Amtsantritt nicht quantifizieren. Angesichts der Folgen der Pandemie schienen die anderen Sorgen der SBB – Pünktlichkeit, Sauberkeit, Sicherheit – aber geradezu zu verblassen.¹¹

1) APS-Zeitungsanalyse 2019 – Verkehr und Kommunikation

2) LT et NZZ, 15.1.09; NZZ, 5 et 23.10.09.

3) Presse vom 25.2. und 24.6.06.

4) Presse des 17 et 22.8.07; NZZ, 13.12.07 (nomination définitive).

5) Presse du 4.9.08 (appel); LT, 26.9.08 (offres).

6) BO CN, 2010, p. 785; presse du 27.5 au 5.6.10.

7) Presse du 29.6.10; LT, 5.7.10 (Meyer).

8) SGT 22.3. und 24.3.11.

9) Blick, SGT, TA, 10.8.19; BaZ, 15.8.19; So-Bli, SoZ, 18.8.19; Blick, SGT, TA, 20.8.19

10) CdT, NZZ, SGT, 5.9.19; LT, 6.9.19

11) AZ, 10.12.19; 24H, Blick, CdT, TA, 11.12.19; AZ, 1.4.20; AZ, Blick, Lib, 2.4.20