

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

| | |
|--------------|--------------------------------|
| Suchabfrage | 20.04.2024 |
| Thema | Keine Einschränkung |
| Schlagworte | Eisenbahn, Klimapolitik |
| Akteure | Weibel, Benedikt |
| 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
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Eisenbahn, Klimapolitik, 1992 - 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|-------------------------------------|---|
| Allgemeine Chronik | 1 |
| Infrastruktur und Lebensraum | 1 |
| Verkehr und Kommunikation | 1 |
| Eisenbahn | 1 |

Abkürzungsverzeichnis

SBB Schweizerische Bundesbahnen
EVED Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
CEO Generaldirektor

CFF Chemins de fer fédéraux suisses
DFTCE Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
P.D.G président-directeur général

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Eisenbahn

ANDERES
DATUM: 10.09.1992
SERGE TERRIBILINI

Le **président de la direction générale des CFF**, H. Eisenring, 60 ans, a démissionné en fin d'année de son poste. Il a fait valoir des raisons de santé et a déclaré vouloir transmettre dans des mains plus jeunes le lourd dossier des restructurations à venir de la régie. Il a été **remplacé par Benedikt Weibel**, anciennement chef du département des transports de la régie. Le poste de ce dernier est désormais occupé par H.-P. Fagagnini, jusque-là sous-directeur de l'Office fédéral des transports.¹

BERICHT
DATUM: 19.04.1993
SERGE TERRIBILINI

Le **Groupe de réflexion** sur l'avenir des CFF institué par Adolf Ogi et présidé par F. Mühlemann, secrétaire général du DFTCE, a rendu son **rapport final**. Selon lui, une réforme de la régie serait devenue indispensable, les coûts qu'elle occasionne à la Confédération et le niveau de son endettement (CHF 13 milliards; 30 milliards en l'an 2000) n'étant plus guère supportables. Les experts ont estimé que les CFF devraient se recentrer sur les activités pour lesquelles ils sont le mieux adaptés. Cela signifierait notamment l'abandon d'une vingtaine de lignes régionales non rentables et le transfert partiel des charges du trafic régional en direction des cantons, le réexamen des secteurs du trafic de marchandises qui ne couvrent pas leurs coûts et l'élagage du programme Rail 2000 (Au parlement, les projets de suppression de lignes ont également soulevé quelques craintes: voir en particulier les interpellations Aubry (prd, BE) (Ip. 93.3049) et Seiler (udc, BE) (Ip. 93.3185)). En outre, certaines activités pourraient être privatisées. L'entreprise même pourrait changer de statut et devenir un holding jouissant d'une liberté d'action accrue. Les propositions du groupe de réflexion devraient occasionner quelques **substantielles économies** (au moins CHF 500 millions par année), mais toucher d'une manière ou d'une autre entre 3'000 et 7'500 emplois.

Les **réactions** des partis ou organisations furent dans l'ensemble favorables aux conclusions du rapport. En particulier, la direction des CFF a déclaré en soutenir l'essentiel. Notons cependant l'inquiétude des régions concernées par la fermeture de lignes, notamment l'arc jurassien. En outre, la Fédération suisse des cheminots s'est inquiétée des conclusions du rapport et a vivement critiqué ses auteurs. Selon elle, si on appliquait les propositions faites, la régie serait démantelée et 3'000 emplois disparaîtraient (devant le syndicat, Benedikt Weibel, p.d.g. de la régie, a prétendu que la sécurité des postes de travail serait garantie). Elle a relevé le manque d'idée du groupe de réflexion, notamment en matière de trafic régional, et s'est opposée à toute tentative de privatisation.²

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: 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 verblässen.⁴

1) Presse du 18.6 et 10.9.92.

2) BO CN, 1993, p. 2000; BO CN, 1993, p. 2003 s.; Presse des 26.1, 3.2, 10.2, 24.4, 4.6 et 5.6.93; VO, 5, 4.2.93; Express, 4.2 et 20.2.93; Dém., 13.2.93; 24 Heures, 15.3.93; JdG, 19.4.93.

3) Presse vom 25.2. und 24.6.06.

4) AZ, 10.12.19; 24H, Blick, Cdt, TA, 11.12.19; AZ, 1.4.20; AZ, Blick, Lib, 2.4.20