

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	19.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Bahninfrastruktur, SBB
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Gesellschaftliche Debatte
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
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Gsteiger, Christian
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Gsteiger, Christian; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Bahninfrastruktur, SBB, Gesellschaftliche Debatte, 1989 – 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Grundlagen der Staatsordnung	1
Politische Grundfragen	1
Nationale Identität	1
Infrastruktur und Lebensraum	2
Verkehr und Kommunikation	2
Verkehrspolitik	2
Eisenbahn	2

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
BAV	Bundesamt für Verkehr
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
ETHL	Eidgenössische Technische Hochschule Lausanne
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
EG	Europäische Gemeinschaft
FRC	Fédération romande des consommateurs (Konsumentenschutz der Romandie)
Aerosuisse	Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt
TGV	Hochgeschwindigkeitszug
CEO	Generaldirektor
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen

DFF	Département fédéral des finances
OFT	Office fédéral des transports
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
EPFL	École polytechnique fédérale de Lausanne
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
CE	Communauté européenne
FRC	Fédération romande des consommateurs
Aerosuisse	Fédération faïtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisse
TGV	Train à grande vitesse
P.D.G	président-directeur général
ASTAG	Association suisse des transports routiers
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Politische Grundfragen

Nationale Identität

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 13.10.2019
CHRISTIAN GSTEIGER

Im September 2019 erschien im Magazin «Bon pour la tête» ein Artikel des Waadtländer Journalisten Jacques Pilet mit dem Titel «**Romands, vous n'existez plus!**». Anlass dazu waren unter anderem ein Interview im «Blick» mit dem Headhunter Werner Raschle zu Beginn des Monats und eine etwas unsensible Aussage des neuen Armeechefs Thomas Süssli an seiner ersten Pressekonferenz. Süssli hatte gegenüber den Medien verkündet, dass er aufgrund mangelnder Französischkenntnisse Fragen nur auf Deutsch beantworten werde. Derweil antwortete Raschle, vom «Blick» gefragt, welche Qualifikationen der neue SBB-Chef – von einer Frau war nicht die Rede – mit sich bringen müsse, dass Deutsch- und Englischkenntnisse ein Muss seien, denn der neue CEO müsse das Parlament überzeugen und mit der Bevölkerung kommunizieren können. Die Landessprache Französisch und damit die zweitgrösste Bevölkerungsgruppe der Schweiz blieben bei der Vergabe wichtiger und repräsentativer Ämter also gleich zwei Mal aussen vor.

«Enfin quelqu'un qui ose le dire ouvertement alors que tant d'Alémaniques le pensent discrètement», meinte Pilet in seinem Artikel, welcher später in übersetzter Form als Gastkommentar zum Interview mit Raschle ebenfalls im «Blick» erschien. Die französische Sprache, so Pilet, sei in der Schweiz unnötig geworden. Diese «Verachtung der mehrsprachigen Schweiz» empöre aber die Romands, denn die Westschweizer Bevölkerung werde auf diese Weise exkludiert. Natürlich gebe es ebenso Frankophone mit schlechten Deutschkenntnissen, auch habe Süssli versprochen, sein sprachliches Manko zu beheben, doch würden sich Romands durch Sprachdifferenzen – im Gegensatz zu den Deutschschweizerinnen und Deutschschweizern – ungleich weniger amtliche Karrieremöglichkeiten bieten. Diese einsprachige Schweiz, resümierte Pilet, sei aber nicht seine Schweiz, denn sie verrate «die schönsten Traditionen» des Landes und werde verarmen.

Pilets Artikel löste in der Folge einige Reaktionen aus. So schrieb Peter Rothenbühler in der Aargauer Zeitung in einem Kommentar dazu, dass die Westschweiz eigentlich boome, sowohl wirtschaftlich als auch kulturell. Dies lasse sich nicht nur an der Museumslandschaft oder «architektonische[n] Würfeln von Weltrang» festmachen, auch die westschweizer Universitäten und die insgesamt drei neuen Schweizer Nobelpreisträger, welche allesamt aus der Romandie stammen, bestätigten dies – doch gehe dies der Deutschschweiz «offenbar am verlängerten Rücken» vorbei. Im Ständerat, so zitierte Rothenbühler die Parlamentarierin Geraldine Savary (sp, VD), könne man zwar durchaus Französisch sprechen ohne missverstanden zu werden. Doch das Problem der Sprachbarriere bestehe sogar im Bundeshaus: Im Nationalrat, so Savary, würden Romands oft auf Deutsch wechseln, denn bei französischen Reden werde unter den Deutschschweizern oft getuschelt, da nicht alle des Französischen mächtig seien. Wie Rothenbühler ausserdem festhielt, habe man die sprachliche Diskrepanz auch im Westschweizer Fernsehen diskutiert und sei zum Schluss gekommen, dass Handlungsbedarf bestehe, weil die Schweiz sonst «sprachlich und kulturell» auseinanderdriften könnte.

Eine ähnliche Ansicht vertrat auch der Verein «Helvetia Latina», welcher sich für die Förderung der Mehrsprachigkeit in den Bundesämtern und im Parlament einsetzt. Am zweitletzten Sitzungstag der Herbstsession wurde der vom Verein organisierte «journée du plurilinguisme» abgehalten, wie die Westschweizer Zeitung «Le Temps» mit Bezug auf Pilets Artikel berichtete. An diesem Tag, so die Idee, werden die Rollen getauscht: Deutsch wird zu einer «langue minoritaire», die lateinischen Sprachen zur «langues majoritaires». Wie «Le Temps» festhielt, hatten Überprüfungen des Vereins nämlich gezeigt, dass die in der Bundesverwaltung geltenden Quoten bezüglich der Sprachenrepräsentation – Deutsch müsste von 70 Prozent, Französisch von 21-23 Prozent, Italienisch von 6-8.5 Prozent und Rätoromanisch von 1 Prozent der Angestellten gesprochen werden – nicht immer eingehalten werden.

Die Bedeutung von funktionierender Kommunikation hatte derweil bereits ein im Juni erschienener Artikel im Tages-Anzeiger nahegelegt: Anlässlich des 90. Geburtstags des Philosophen Jürgen Habermas ging man dort der Frage nach, «was uns eigentlich zusammenhält». Im Werke Habermas', so eine der Kernaussagen des Artikels, werde ersichtlich, dass Kommunikation eines der Leit motive einer funktionierenden Demokratie sei.¹

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 28.11.2012
NIKLAUS BIERI

Im Vorfeld der FABI-Debatte im Ständerat bemühten sich Städte, Regionen und Kantone, ihre eigenen **Interessen bezüglich Ausbaus der Bahninfrastruktur** zu positionieren. Da die in der bundesrätlichen Botschaft vorgesehenen CHF 3,5 Mrd. nicht alle Wünsche finanzieren können, war das Berichtsjahr geprägt von Manövern und Allianzen der verschiedenen Akteure. Der Ständerat nahm weitere Projekte in das Ausbaupaket der Bahninfrastruktur auf und erhöhte die Mittel auf über CHF 6 Mrd. Die ständerätlichen Ergänzungen sind zumindest teilweise als Kompromiss zwischen den Landesteilen zu deuten. FABI geht 2013 in den Nationalrat – das Ringen um Anteile am Bahnausbaupaket dürfte damit auch im Folgejahr die Verkehrspolitik bestimmen.²

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 04.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die feierliche **Eröffnung des Ceneri-Basistunnels** am 4. September 2020 veranlasste die Schweizer Printmedien, und vor allem den Corriere del Ticino, zu einer breiten Berichterstattung. Der 15.4 Kilometer lange Ceneri-Eisenbahntunnel werde die Reise von Locarno nach Lugano auf 30 Minuten Fahrzeit verkürzen und sei somit für den Personenverkehr sehr wichtig. Noch relevanter sei der Tunnel aber für den Güterverkehr und insbesondere für die Vollendung der NEAT in der Schweiz, betonten die Zeitungen. Der Ceneri-Basistunnel, als letztes Teilstück der NEAT, mache die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene noch attraktiver. Allerdings fehlten noch einige weitere Teilstrecken im Ausland, vor allem in Deutschland, um das Fernziel der Vollendung der europäischen Entwicklungsachse von Rotterdam nach Genua zu erreichen. Die Medien rekapitulierten ebenfalls die langjährige und aufreibende Geschichte der NEAT, von den 1960er Jahren bis zur Eröffnung dieses dritten Tunnels, nach dem Lötschberg-Tunnel und dem Gotthard-Tunnel. Ebenfalls aufgegriffen wurde die Bedeutung des Ceneri-Basistunnels für den Kanton Tessin respektive für die Vision der Città Ticino, also des Zusammenschlusses des Tessins zu einer einzigen Stadt. Dieses Konzept erläuterte der Tessiner Regierungspräsident Norman Gobbi (TI, lega) gemäss NZZ als harmonisches Zusammenwachsen der Täler und Ebenen, in denen 90 Prozent der Tessiner Bevölkerung leben, mit dem Ziel, die Entwicklung des Tessins zu fördern.³

Eisenbahn

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 21.11.1989
SERGE TERRIBILINI

Malgré l'échec du référendum contre rail 2000 en décembre 1987, **la contestation contre** certaines dispositions du projet s'est accrue. Sur les quatre nouveaux tronçons à construire, deux sont particulièrement mis en cause. Il s'agit de ceux de **Mattstetten (BE)-Rothrist (AG) et d'Oiten (SO)-MuttENZ (BL)** qui connaissent des situations analogues. Dans le premier cas, les 49 communes concernées par cette nouvelle ligne, appuyées par les gouvernements cantonaux, se sont engagées en faveur d'une variante qui ménagerait davantage l'environnement et les terres agricoles par le percement d'un tunnel sous le Muniberg et divers autres ouvrages de ce type. Dans le second cas, quatre communes de Bâle-Campagne ainsi que le gouvernement de ce canton se battent pour une variante qui éviterait la commune de Sissach et comprendrait un tunnel de 18 km à partir de Liestal. Dans les deux cas, les CFF restent extrêmement réticents et ne désirent pas modifier leurs plans. La direction générale de la régie a invoqué pour cela les surcoûts que de telles améliorations occasionneraient.

En 1985, le budget de Rail 2000 pour ces quatre nouveaux tronçons avait été devisé à CHF 5.4 milliards. Mais dans un rapport intermédiaire adressé au Conseil fédéral, les CFF ont prévu un dépassement de coûts de l'ordre de CHF 2.1 milliards (+40%). Cette augmentation est due aux nouvelles exigences de protection de l'environnement, aux modifications de projets suite à des revendications régionales et à la hausse des prix des terrains.⁴

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 30.12.1990
SERGE TERRIBILINI

La Suisse occidentale s'est, elle aussi, montrée attentive à son lien avec Alptransit, demandant, par la voix de la Conférence ferroviaire romande, une revalorisation du Simplon par le biais d'un raccordement au réseau TGV français, ce qui nécessiterait la construction du tronçon Genève-Mâcon. Par ailleurs, une solide opposition au projet du Conseil fédéral s'est créée dans le Kandertal (BE), emmenée par l'organisation "Pro Frutigen"; celle-ci désire un rallongement du tunnel du Lötschberg afin de protéger l'environnement de la vallée.⁵

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 02.09.1991
SERGE TERRIBILINI

Les CFF ont décidé de demander au parlement de leur accorder un **crédit spécial de CHF 487 millions** afin de remplacer les installations de sécurité mécaniques par du matériel moderne; cela serait en effet devenu nécessaire en raison des nombreux accidents survenus ces dernières années, souvent à cause d'un matériel usé ou plus assez moderne.⁶

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 21.11.1991
SERGE TERRIBILINI

Après avoir déjà augmenté massivement leurs prix en 1991, **les CFF ont annoncé une nouvelle hausse, de l'ordre de 9.8 pour cent** (7 pour cent pour la deuxième classe) en moyenne des tarifs dès le 1er mai 1992, destinée principalement à compenser l'inflation. Pour sa part, l'abonnement demi-prix passera de CHF 110 à 125 (+13.6%). Lors de la discussion sur le budget 1992 de la Confédération, les Chambres, sur proposition du gouvernement, ont en effet décidé de supprimer cette aide pour 1992. Cela a soulevé les protestations de toutes les entreprises de transport public, des syndicats de cheminots ainsi que de l'AST. Selon elles, cet abonnement, vendu à deux millions d'exemplaires depuis sa naissance en 1986, est devenu un élément central de la politique des transports en Suisse. Quant aux abonnements généraux, ils augmenteront de 6.5 pour cent pour la deuxième classe et de 14.5 pour cent pour la première classe. Ces hausses ont engendré les protestations de la Fondation pour la protection des consommateurs, cependant que «Monsieur prix», après examen, a autorisé leur entrée en vigueur.⁷

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 29.03.1992
SERGE TERRIBILINI

A Paris, en début d'année, a été créée, par l'Association Trans-Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée, une société d'économie mixte franco-suisse dont le but est de recueillir les fonds nécessaires aux études préalables et à la déclaration d'utilité publique de la **première étape du TGV Rhin-Rhône-Mulhouse-Dijon-Dôle**. Les cantons de Vaud, Jura, Neuchâtel, Berne, Soleure, Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Argovie et Zurich y participent, intéressés qu'ils sont à une liaison du nord-ouest de la Suisse et du Jura à cette ligne. Les représentants de l'économie privée sont la Banque Nationale de Paris et la Société de Banque Suisse.⁸

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 09.05.1992
SERGE TERRIBILINI

En mai a été inauguré le **doublement intégral de la ligne du Berne-Lötschberg-Simplon**. Les travaux ont duré 15 ans et ont coûté 780 millions de francs.⁹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 13.06.1992
SERGE TERRIBILINI

Selon les CFF, l'explosion des **coûts de Rail 2000** (près du double de ce qui avait été prévu en 1987) pourrait conduire à un retard ou même un renoncement dans la construction de nouvelles lignes. Deux tronçons ont été particulièrement cités; il s'agit des nouvelles lignes entre Berne et Lausanne et entre Herzogenbuchsee (BE) et Soleure. Quoiqu'il en soit, de telles mesures ainsi que l'exposé des raisons de la hausse du prix du projet nécessiteront la publication d'un message complémentaire de la part du Conseil fédéral.¹⁰

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 27.11.1992
SERGE TERRIBILINI

Les représentants de **six cantons** (BS, BL, SO, AG, BE, ZH) **se sont élevés contre** la volonté des CFF et de la Confédération de **transférer sur les cantons et le trafic régional leurs problèmes financiers**. Ils ont particulièrement souligné que leurs budgets ne permettaient pas de prendre en charge les lignes régionales pour lesquelles, de surcroît, la Confédération s'est engagée (Rail 2000). Une telle politique irait à l'encontre du développement des transports publics et donc des objectifs fixés en matière de protection de l'environnement. Le DFTCE a entamé une consultation en vue de modifier la loi sur les chemins de fer au sujet du financement du trafic régional.¹¹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 05.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Dans le cadre du choix d'une variante pour le **tronçon contesté Mattsteten (BE)-Rothrist (AG)**, les CFF se sont prononcés, essentiellement pour des raisons financières, en faveur du tracé à ciel ouvert. Ils ont ainsi délaissé le projet défendu par les communes et le canton bernois avec tunnel sous le Muniberg. Pour les mêmes raisons, ils ont également rejeté une nouvelle variante effectuée par les experts des écoles polytechniques entre Liestal (BL) et Olten (SO) comprenant un tunnel sur la plus longue partie du trajet.¹²

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 17.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le **débat** sur l'avenir des **CFF** s'est poursuivi et le mot «**privatisation**» fut plus d'une fois prononcé. Si, pour H. Eisenring, président de la direction générale des CFF, cela devrait principalement se limiter aux activités de nettoyage et d'entretien, d'autres voix se sont faites entendre en faveur d'un rôle plus large du secteur privé dans le transport ferroviaire. Ce fut notamment le cas de l'économiste bâlois S. Borner qui a prôné de confier à des privés l'exploitation des grandes lignes rentables et de demander aux régions d'assumer elles-mêmes le trafic les concernant. Ces idées ont trouvé face à elles de sérieux adversaires, tel le député M. Béguelin (ps, VD), pour qui la gestion des CFF est quasi optimale et la privatisation un non-sens, même s'ils ne rejettent pas la possibilité d'injecter des capitaux privés dans un tel service public. Fin octobre les syndicats de cheminots de la CE, de l'Autriche et de la Suisse ont d'ailleurs organisé une journée d'action commune pour protester contre la privatisation et la dérégulation des entreprises ferroviaires. Alors que certains pays étaient touchés par des grèves d'une certaine ampleur, les cheminots helvétiques se sont limités à organiser des conférences de presse et à informer le public.¹³

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 20.02.1993
SERGE TERRIBILINI

Face à l'explosion des coûts de Rail 2000, Adolf Ogi a annoncé qu'il voulait limiter les frais du projet à CHF 8 milliards, soit la moitié de son coût actuel. Cela signifie un **redimensionnement du projet** nécessitant de faire des choix parmi le paquet accepté en 1987 par le peuple. Une telle démarche pourrait signifier que le souverain serait éventuellement appelé à se prononcer une nouvelle fois. Pour sa part, la Délégation des finances des Chambres fédérales s'est également inquiétée de l'évolution des coûts de Rail 2000. Elle a considéré que le prix initial avait été sous-estimé et que, vu l'état des finances fédérales et des CFF, ainsi que les oppositions qui retardent la construction, la réalisation du projet était entravée et qu'un sévère amaigrissement s'imposait. Pour les CFF, ainsi que pour le CF, la construction par étape d'un Rail 2000 aminci ne nécessiterait pas d'arrêté fédéral supplémentaire soumis au référendum facultatif, ce qui n'est pas l'avis de H. Danioth (pdc, UR), président de la commission des transports du CE, et de la majorité de cette dernière. En fin de compte, le gouvernement a décidé de ne présenter au parlement qu'un rapport sur le nouveau projet dans le courant de l'année 1994.¹⁴

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 15.07.1993
SERGE TERRIBILINI

Face au **déficit des finances** fédérales, les investissements nécessaires à la construction des deux tunnels projetés pose le problème suivant: faut-il **choisir l'un des deux ouvrages** et abandonner l'autre, ou étaler la construction dans le temps. De fait, une sorte de concurrence est née entre les tunnels qui a vu s'affronter les défenseurs de chacun. Otto Stich a suggéré que le Lötschberg soit délaissé au profit du Gothard, ce qui a provoqué les protestations des gouvernements bernois et valaisan. Les promoteurs du Lötschberg (Berne, Valais et BLS) ont exigé une stricte égalité entre leur axe et celui du Gothard. Adolf Ogi a tout d'abord déclaré que le premier projet prêt serait mis en oeuvre en priorité. Par la suite, il s'est cependant engagé en faveur d'une **construction simultanée** des deux tunnels. Il a notamment défendu cette position en réponse à une interpellation urgente Bloetzer (pdc, VS) (Ip. 93.3262). Le conflit fut croissant entre le DFF et le DFTCE et leurs chefs respectifs.¹⁵

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 20.11.1993
SERGE TERRIBILINI

Pour tenter d'**aplanir ce différend**, une **rencontre** entre les **quatre partis gouvernementaux et le Conseil fédéral** s'est saisie du problème. Il a été proposé, eu égard aux difficultés financières de la Confédération, de procéder à une réalisation par étape des NLFA. Un tel échelonnement pourrait s'opérer en donnant la priorité à la construction des deux tunnels et en repoussant la réalisation des voies d'accès. Dans le plan financier 1995-1997, le gouvernement a d'ailleurs réduit de 20 pour cent le montant prévu pour les CFF et le BLS.¹⁶

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 01.12.1993
SERGE TERRIBILINI

Le **choix de variantes pour le tracé** de chacune des NLFA a été source de plusieurs conflits. Pour la ligne du Gothard, les problèmes furent particulièrement débattus dans les cantons d'Uri et de Schwyz. Le gouvernement uranais s'est notamment déclaré opposé aux quatre variantes proposées en consultation. Des groupes écologistes schwytois ont également manifesté leur mécontentement face aux choix proposés. Au Tessin, le gouvernement cantonal a également rejeté la variante officielle. Selon le DFTCE, les exigences de ces trois cantons (TI, SZ, UR) renchériraient le coût de la NLFA de CHF 1.6 milliards. Concernant le Lötschberg, les cantons du Valais et de Berne sont parvenus à un accord sur une variante. Celle-ci s'étant révélée trop chère, chacun dut faire quelques concessions en rationalisant le tracé afin de respecter l'enveloppe budgétaire.¹⁷

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 26.07.1994
SERGE TERRIBILINI

Le projet **Swissmetro** – train souterrain ultra-rapide à sustentation magnétique – a été **l'objet d'une importante polémique**. Alors que la Confédération et certaines entreprises privées s'y sont engagées financièrement, l'ingénieur EPFL Philippe Bovy l'a attaqué en prétendant qu'il était incompatible avec les projets suisses et européens et qu'il présentait des problèmes de faisabilité, de fiabilité et de coûts. Les promoteurs de Swissmetro, qui appartiennent au même institut de l'Ecole polytechnique que Philippe Bovy, ont vivement réagi et ont notamment accusé ce dernier, partie prenante, en tant qu'expert, à la réalisation des transversales alpines, d'agir de la sorte pour éliminer un projet concurrent. Certaines critiques à l'égard de Swissmetro ont toutefois été reprises au sein même de la commission des transports du Conseil national. Le Conseil d'Etat zurichois s'est déclaré peu intéressé par le projet et a décidé de ne pas le soutenir.¹⁸

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 21.10.1994
SERGE TERRIBILINI

Suite à la consultation, les CFF ont résolu, pour le Gothard, de s'en tenir à la variante de base et de ne pas répondre aux vœux des cantons, à l'exception de deux modifications. La première concerne le prolongement du tunnel du Monte Ceneri vers Lugano (TI). La seconde prévoit la construction du tunnel de l'Urniberg dans le canton de Schwyz. Ces nouveaux éléments devraient faire croître le coût du projet jusqu'à CHF 9.97 milliards contre 9.7 pour la variante de base. Les cantons de Schwyz, d'Uri et du Tessin ont protesté contre la décision de la régie et ont demandé que toutes leurs exigences soient prises en compte. Pour le Lötschberg, les CFF ont proposé aux autorités fédérales deux variantes qui rejoignent celles mises en consultation. La première, dont le prix serait de CHF 4.15 milliards, renonce au tunnel du Niesen (BE) et à celui de Mundbach (VS), alors que la seconde (4.7 milliards) les intègre. Le Conseil fédéral devrait trancher en 1995 et le tout être mis à l'enquête en 1995-1996. Les travaux pourraient ainsi commencer en 1996. L'exploitation du Lötschberg pourrait être effective dès 2005, alors que celle du Gothard devrait intervenir deux ans plus tard.¹⁹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 17.12.1994
SERGE TERRIBILINI

Le débat sur le choix de ne construire qu'un seul tunnel afin d'épargner les finances fédérales s'est poursuivi en 1994. Certains politiciens alémaniques ont exprimé leur conviction que la construction du seul tunnel du Gothard était suffisante, ce qui a provoqué l'ire d'un certain nombre de Romands et de Bernois. Pour sa part, s'appuyant sur de nouvelles analyses financières concluant que la Suisse ne pourra faire face à des investissements aussi gigantesques, Otto Stich a, à nouveau, affirmé qu'il était nécessaire de ne construire que le Gothard. Ces déclarations ont provoqué de fortes protestations, notamment de la part du Valais et de Berne ainsi que des autres cantons romands, de diverses organisations et de Michel Béguelin (ps, VD), président de la commission des transports du Conseil national. Ceux-ci ont répliqué que, s'il s'agissait de faire des économies, c'est bien plutôt au Gothard qu'il fallait renoncer car son coût est plus élevé que celui du Lötschberg. Ils ont par ailleurs rappelé qu'il fallait respecter la volonté populaire et ne pas frustrer une fois de plus la Suisse occidentale. Les trois partis gouvernementaux bourgeois se sont également ralliés à ces protestations. Le chef du DFTCE a répondu aux propos d' Otto Stich en certifiant que les deux tunnels pouvaient être financés, qu'ils étaient nécessaires pour absorber le trafic européen et indispensables pour la Suisse romande. Le Conseil fédéral a pour sa part assuré que le percement du Lötschberg ne serait pas retardé et que les deux tunnels seraient traités sur un pied d'égalité.

Afin de sortir de ce débat, **Max Friedli**, directeur de l'OFT, a **proposé de séparer la question de la construction des tunnels de celle des voies d'accès** qui est la plus conflictuelle. Il s'agirait ainsi de réaliser dans un premier temps les tunnels de manière simultanée et de remettre à plus tard l'étude des voies d'accès et de leurs variantes.

Les tunnels pourraient ainsi être achevés en 2005, en tout cas pour le Lötschberg. Les cantons du Valais, de Berne, du Tessin et d'Uri ont répondu favorablement à cette proposition.

Le comité urannais «Neat in den Berg», qui oeuvre en faveur d'une variante passant dans la montagne, a toutefois refusé cette idée et demandé une décision d'ensemble prenant en compte tous les facteurs. Selon lui, une construction par étapes risquerait d'aboutir à un manque de moyens pour la réalisation de voies d'accès compatibles avec l'environnement. De même, les représentants du Kandertal (BE) et des associations actives de la région ont refusé une construction par étapes et ont exigé une réalisation complète avec le tunnel du Niesen.²⁰

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 08.02.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

La **controverse concernant la construction d'un ou de deux tunnels ainsi que leur financement s'est poursuivie en 1995**. En début d'année, deux événements ont notamment contribué à échauffer les esprits. D'une part, la prise de position du conseiller national zurichois Blocher (udc) en faveur, pour des raisons financières, de la construction du seul tunnel du Gothard n'a pas manqué de susciter de vives réactions tant de la part du conseiller fédéral Ogi que des cantons bernois et romands. Les cantons romands et bernois ont dénoncé - notamment lors d'une manifestation de soutien au Lötschberg qui s'est tenue à Berne et qui a réuni les milieux économiques et politiques des cantons concernés - le fait que cette proposition ne prenne en compte que les intérêts du pôle économique zurichois, négligeant totalement ceux de la Suisse occidentale. Ils ont en outre souligné que, si seules des considérations d'équilibre budgétaire devaient être prises en compte, la construction du Lötschberg s'imposait, son coût étant moins élevé et sa réalisation plus rapide.

D'autre part, la publication d'un rapport commandé à un bureau londonien par le DFTCE a confirmé les craintes de ceux qui, à l'instar du chef des finances Otto Stich, doutaient fortement de la rentabilité des NLFA. L'étude des experts anglais a en effet souligné que la rentabilité des transversales alpines reposait sur certaines conditions, dont la réalisation ne pouvait de loin pas être tenue pour garantie. Plus précisément, l'expertise a mis en évidence le fait que, pour avoir une chance de rembourser les prêts en 2070, il serait indispensable d'augmenter de 15 pour cent les tarifs du transport ferroviaire et d'accroître, dans la même mesure, les coûts du transport routier afin que le rail conserve sa compétitivité. De plus et surtout, ces hausses devraient être valables à l'échelle européenne - ce qui présuppose une politique de coordination en la matière - afin d'éviter que les transporteurs routiers ne préfèrent contourner la Suisse. En conclusion de leur étude, les experts londoniens ont souligné que si ces conditions devaient ne pas être remplies, les intérêts mêmes des emprunts pourraient être difficiles à rembourser, ce qui signifierait un accroissement incontrôlable de la dette. Outre le coût global des NLFA, l'étude londonienne a également analysé la rentabilité des différentes variantes en discussion. Ainsi, elle a estimé que la construction de la seule galerie de base du Gothard, à laquelle s'ajouteraient uniquement dans un second temps les voies d'accès, était la solution la plus économique. Les autres alternatives retenues par l'étude londonienne se classent ainsi (par ordre de coût croissant): la construction simultanée du Gothard et des voies d'accès, la construction du Lötschberg suivie de celle du Gothard, la construction échelonnée inverse des deux axes, la construction simultanée des deux axes.²¹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 21.07.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Au printemps, face à cette polémique croissante, **le Conseil fédéral** - qui depuis l'été 1994 n'avait pu s'exprimer d'une seule voix - **a affirmé sa volonté de réaliser les deux tunnels simultanément**, rejetant ainsi l'option d'échelonnement des deux projets défendue par Otto Stich au profit de celle chère à Adolf Ogi. Le gouvernement a justifié sa volonté en faisant référence notamment aux engagements européens de la Suisse, à la nécessité de respecter les choix populaires ainsi qu'aux dangers que la décision de ne construire qu'un seul tunnel ne manquerait pas de faire courir à la cohésion nationale. Sur la question du financement en revanche, le gouvernement a décidé de ne pas soumettre, contrairement à ce qui était prévu, le deuxième crédit d'engagement de CHF huit milliards au parlement, estimant que **l'aspect financier devait être repensé**. Prenant acte des conclusions de l'expertise londonienne, il a souligné notamment que le financement des deux NLFA ne devait pas se baser principalement sur des emprunts, mais sur des contributions à fonds perdus provenant de différents impôts indirects. Ces taxes permettraient de financer au fur et à mesure la construction des transversales alpines et diminueraient la charge financière que devront assumer les générations futures. Afin de repenser totalement l'aspect financier, le Conseil fédéral a

cependant chargé un groupe de travail, composé des plus hauts fonctionnaires du DFF et du DFTCE, d'élaborer des propositions.

Sur la question du financement, il est à noter en outre que le parlement a transmis une motion Danioth (Mo. 95.3050) (pdc, UR) exprimant également la préoccupation que le cumul des intérêts ne rende impossible le remboursement des sommes empruntées pour la construction des NLFA. La motion demande en effet au CF de proposer un nouvel arrêté fédéral concernant le financement des NLFA de manière à permettre que les sommes provenant des droits sur les carburants soient octroyées comme contributions à fonds perdus, et non comme prêts remboursables. Le CN a adopté une motion Schmidhalter (Mo. 95.3058) (pdc, VS) à contenu similaire.²²

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 23.06.2006

MAGDALENA BERNATH

Die Ankündigung von **SBB Cargo** vom vergangenen Jahr, in der ganzen Schweiz nur noch 323 von 650 Stationen für den Schienengüterverkehr bedienen zu wollen, hatte in vielen Kantonen Proteste ausgelöst. Nach zahlreichen Verhandlungen gab das Unternehmen im Frühjahr bekannt, es habe für 170 Firmen eine spezifische Lösung gefunden, doch müssten zahlreiche Kleinkunden künftig auf die Strasse umsteigen. Mit der geplanten **Restrukturierung** könne SBB Cargo 96% des bisherigen Transportvolumens auf der Schiene behalten, und die Zahl der abzubauenen Stellen reduziere sich um 28 auf insgesamt 620. Ein Umbau des Rollmaterialservice soll die Produktivität in den Werkstätten Biel und Bellinzona erhöhen; SBB Cargo beabsichtige aber, das Werk Biel künftig mit einem starken Partner zusammen zu führen. Diese Neuausrichtung des Unternehmens bringe jährliche Einsparungen von CHF 25 Mio. Siehe auch die Antworten des Bundesrates auf eine zurückgezogene Motion Stähelin (cvp, TG) (06.3052), eine Frage Huguenin (pda, VD) (06.5084) und die Interpellationen Recordon (gp, GE) (05.3506), Müller (fdp, AG) (05.3742), Simoneschi (cvp, TI) (05.3907) und Salvi (sp, VD) (06.3118).²³

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 04.07.2007

NICOLAS FREYMOND

En début d'année, les CFF ont communiqué que le prix des billets ne couvrait qu'environ 40% du coût réel du transport des passagers, les 60% restants étant financés par la Confédération. Peu après, l'ancienne régie fédérale a fait savoir qu'elle souhaitait une **hausse moyenne des tarifs de 3,1%** qui devrait entrer en vigueur en même temps que le nouvel horaire, soit en décembre 2007. L'Union des transports publics (UTP) a donné son aval et déposé un projet en ce sens. S'il a accepté la hausse générale des tarifs, le surveillant des prix, Rudolf Strahm, a par contre violemment critiqué une proposition des CFF de renchérir particulièrement les lignes les plus fréquentées. Après négociations, les deux parties sont parvenues à un accord sur le gel de ces renchérissements sectoriels pendant un an, le temps d'étudier d'autres modifications possibles du système tarifaire.²⁴

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 11.10.2008

NICOLAS FREYMOND

Les CFF ont suscité une vague d'indignation lorsqu'ils ont annoncé, fin septembre, qu'ils envisageaient d'imposer une **surtaxe sur les trajets pendulaires** dès fin 2009. En principe, il s'agit de fixer le prix du billet non plus seulement sur la base de la distance du trajet, mais aussi en fonction de l'heure (creuse ou de pointe) à laquelle le trajet est effectué. La Fédération romande des consommateurs (FRC) et l'ATE ont dénoncé un abus vis-à-vis de la clientèle captive, c'est-à-dire les usagers qui dépendent des CFF pour se rendre à leur travail. Face à la virulence des critiques, les CFF ont dû faire marche arrière et reformuler leur projet. Ils ont alors communiqué leur intention de proposer des offres meilleur marché aux heures creuses, de sorte à inciter les personnes qui le peuvent à voyager en dehors des heures de pointe, sans surtaxe pour les pendulaires.²⁵

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 02.06.2010

NICOLAS FREYMOND

Les CFF ont conclu le « **contrat du siècle** » avec la firme Bombardier pour la livraison de 59 rames de train à deux niveaux pour un montant de CHF 1,9 milliard. L'annonce du choix de l'entreprise canadienne, au détriment de l'allemande Siemens et de la suisse Stadler Rail, a suscité une brève polémique, initiée par le conseiller national Peter Spuhler (udc, TG), par ailleurs patron de Stadler Rail, lequel a dénoncé une décision contraire aux intérêts de l'économie suisse et exprimé des doutes sur le prix relativement bas proposé par Bombardier (de CHF 200 millions inférieur aux offres de Siemens et Stadler). Stadler et Siemens ont toutefois décidé de ne pas recourir contre la décision des CFF.²⁶

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 09.11.2010
NICOLAS FREYMOND

En raison de l'augmentation de la proportion de camions semi-remorques dans le trafic poids lourds transalpin, il sera nécessaire de **réaménager les tunnels sur les voies d'accès au tunnel du Gothard**, de telle sorte que leur gabarit passe de 3,8 à 4 mètres de hauteur. Interpellé dans la presse par l'entreprise de transport combiné Hupac, l'OFT a indiqué qu'il étudiait le problème de concert avec les CFF, qui doivent lui soumettre des propositions au début de l'année 2011. A priori, près de cent tunnels sont concernés et les travaux pourraient coûter de CHF 250 à 600 millions. L'office a évoqué la possibilité de les financer grâce aux recettes des taxes routières ou à travers la convention de prestations avec les CFF.²⁷

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.²⁸

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 31.07.2013
NIKLAUS BIERI

Im ersten Quartal 2013 sorgten die SBB mit einer **beispiellosen Unfallserie** für Verunsicherung bei der Kundschaft, in Medien und Politik. Bis Anfang März gab es bereits zehn Zwischenfälle, darunter aussergewöhnlich viele Entgleisungen, aber auch Zusammenstösse mit vielen Verletzten, so etwa in Neuhausen (SH), wo der Zusammenstoss von zwei Regionalzügen im Januar 26 Verletzte gefordert hatte. Die Sicherheit des Zugfahrens war im März ein wiederkehrendes Thema in den Medien. SBB-Verwaltungsratspräsident Ulrich Gygi verteidigte die SBB gegen den Vorwurf, die Sicherheit habe ihre Priorität zugunsten der Pünktlichkeit verloren und hielt fest, dass die Zwischenfälle kein Muster aufwiesen und also kein systematisches Problem vorliege. Ein Postulat Regazzi (cvp, TI) (13.3102) forderte im März ein externes Audit zur Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnnetzes, dies wurde im Nationalrat jedoch abgelehnt. Nach einem weiteren schweren Unfall mit einem Todesfall und mehreren Verletzten bei Granges-près-Marnand (VD) im Juli flammte die Diskussion erneut auf, bis Ende Jahr glich sich die Zahl der Zwischenfälle aber wieder dem mehrjährigen Durchschnitt an.²⁹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 15.07.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Anfang Juli 2020 kündigte der neue Chef der SBB, Vincent Ducrot, an, das **Nachtzugangebot der SBB** ausbauen zu wollen. Dafür sollen die Österreichischen Bundesbahnen ÖBB die Züge für die SBB beschaffen und unterhalten. Etwaige Ziele wären etwa Rom, Barcelona oder Amsterdam. Die SBB zeigten sich überzeugt, dass die Nachfrage nach diesen Nachtverbindungen da sei und weiter wachsen werde. Sie wiesen aber auch darauf hin, dass die Verbindungen nicht kostentragend seien. Eine finanzielle Beteiligung des Bundes via Gelder aus dem neu zu schaffenden Klimafonds sei deshalb eine Voraussetzung für das Gelingen dieses Unterfangens. Die NZZ monierte in einem Meinungsartikel, dass es nicht die Aufgabe des Staates sei, eine kleine Anzahl von Reisenden via Klimafonds finanziell zu unterstützen. Für Benjamin Giezendanner (svp, AG) kam es nicht in Frage, dass die SBB Gelder aus dem neuen Klimafonds erhält, er kündigte an, dies mit einem Vorstoss (Po. 20.4019) verhindern zu wollen. Zum einen sei der Zweck des Klimafonds vom Parlament noch nicht abschliessend bestimmt und zum anderen würde es zu einer Wettbewerbsverzerrung führen, wenn die SBB in diesem Bereich subventioniert würde, während private Anbieter durch die Corona-Krise eh schon geschwächt seien. Dem pflichtete auch der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG bei; für die Carbranche seien die Pläne der SBB ruinierend. Auch Aerosuisse zeigte sich ernüchtert und sprach von einer Wettbewerbsverzerrung. Die Grünen hingegen erachteten die Massnahme als Entzerrung des Wettbewerbs, da die Flugbranche bislang einseitig unterstützt worden sei, indem sie von der Mehrwertsteuerabgabe befreit war und auf internationalen Flügen keine Kerosinsteuer bezahlen musste.³⁰

Im Herbst 2020 sorgte ein akuter **Mangel an Lokführerinnen und Lokführern bei den SBB** für Schlagzeilen. Die Medien berichteten, dass aufgrund dieses Engpasses bis Mitte Dezember 2020 täglich 200 Zugverbindungen ausfallen würden, vor allem im Raum Zürich und in der Westschweiz. In der Westschweiz wurde seitens einzelner Kundinnen und Kunden und in Form des FRC denn auch bald der Ruf nach einer Ausfallentschädigung laut. Diese wollten die SBB aber nicht entrichten und verwiesen auf Ersatzmassnahmen, wie etwa extra Busfahrten für die gestrichenen Zugverbindungen. Derweilen wurde SBB-CEO Vincent Ducrot dahingehend zitiert, dass die SBB diesen Mangel nun angehen würden, nachdem sie das Problem leider lange Zeit vernachlässigt und zu wenig Personal für den Führerstand ausgebildet hätten. Derzeit befänden sich 340 Personen in Ausbildung – so viele wie noch nie – und auch Frauen sollen gemäss SBB vermehrt für diesen Beruf gewonnen werden. Ein weiteres Problem sahen die Zeitungen jedoch auch im relativ tiefen Lohn und den herausfordernden Arbeitszeiten (Stichwort Nachtarbeit). Um den Beruf attraktiver zu machen, kündigten die SBB daher an, die Lokführerinnen und Lokführer künftig breiter auszubilden, damit sie mehrere Strecken und Zugtypen fahren können. Schliesslich wurde in den Medien auch von der Idee berichtet, Piloten in Lokführer umzuschulen, um den Engpass zu entschärfen. Ob sich diese Idee wirklich durchsetzen wird, blieb offen – in den Zeitungen wurde nur von einzelnen Personen berichtet, welche die Ausbildung zur Lokführerin oder zum Lokführer in Angriff genommen hatten.³¹

-
- 1) Bon pour la tête, 10.9.19 (online); TA, 18.6.19; LT, 5.9.19; Blick, 6.9., 10.9.19; LT, 13.9.19; AZ, 14.10.19
 - 2) "BAV ASTRA BAFU (2013). 2. Semesterbericht Monitoring Flankierende Massnahmen".
 - 3) Blick, CdT, LT, NZZ, 3.9.20; Blick, CdT, TA, 4.9.20; AZ, Blick, CdT, LT, TA, 5.9.20; CdT, 8.9.20; WW, 10.9.20
 - 4) BaZ, 9.1., 23.1., 27.1., 3.3., 7.4., 20.4., 13.5., 18.5., 22.5., 29.5., 10.6., 27.6., 1.7., 9.8., 18.8., 26.8., 6.9., 29.9. et 21.11.89; NZZ, 8.3.89, 1.9.89, presse du 14.3.89, 24.8.89, 25.8.89; Bund, 25.1., 6.2. et 15.4.89; TA, 10.2.89, 20.7.89; BZ, 16.3. et 11.9.89; SZ, 11.4.89, 1.6.89 et 21.6.89. Ww, 14.12.89; SHZ, 23.3.89; JdG, 31.3. et 6.11.89; TA-Magazin, 41, 13.10.89
 - 5) Bund, 30.3, 6.4., 20.4., 11.5. et 22.6.90; TW, 1.6., 5.6. et 13.8.90.; Suisse 7.7.90; NZZ, 24.11.90. Cf. infra, TGV.
 - 6) NZZ, 13.6.91; JdG, 2.9.91.
 - 7) BO CE, 1991, p. 1048; BO CN, 1991, p. 2274; Presse du 19.7., 22.8., 26.8., 19.11. et 21.11.91; SHZ, 31.7.91; NZZ, 21.9.91; SHZ, 10.10.91.
 - 8) JdG, 13.1.92; 7A, 22.1.92; Suisse, 29.3.92.
 - 9) Presse du 2.5 et 9.5.92.
 - 10) Presse du 22.5 et 13.6.92.
 - 11) Presse du 10.7.92; NZZ, 27.11.92.
 - 12) BaZ, 21.10, 9.11 et 5.12.92; NZZ, 17.10.92, 5.12.92; TA, 17.10.92; Presse du 10.10.92.
 - 13) NQ, 10.1, 15.1 et 28.10.92; JdG, 11.1.92; TA, 25.1.92; SHZ, 30.1.92; Ww, 6.2.92; presse du 16.5 et 21.11.92; SHZ, 1.10.92; BaZ, 17.12.92.
 - 14) Presse du 21.1, 29.1, 30.1, 12.5.93, 3.3.93, 31.8 et 9.9.93; BZ, 1.7 et 2.7.93; NQ, 28.1.93; Lib., 12.2.93; NZZ, 20.2.93.
 - 15) BO CE, 1993, p. 470 s.; Presse des 5.2, 28.4 et 29.4.93; Bund, 7.4.93; 24 Heures, 7.5.93, NF, 7.5, 8.6, et 15.6.93; TA, 8.5, 9.7 et 15.7.93; NQ, 27.5, 12.5, 2.6 et 3.6.93; BZ, 28.5.93.
 - 16) Presse du 13.11.93.
 - 17) BO CE, 1993, p. 472 ss.
 - 18) JdG et 24 Heures, 20.1.94; La Suisse et BaZ, 22.1.94; SoZ, 23.1.94; BaZ, 26.1.94; TA, 23.7.94; NQ, 26.7.94.
 - 19) Presse des 19.10 et 26.10.94; LZ, 20.10.94; NZZ, 21.10.94.
 - 20) BO CE, 1994, p. 1289 ss.; Blick, 27.6 et 28.6.94; TA, 27.7.94; presse des 28.7, 29.7, 8.8, 15.8, 19.8, 10.11, 7.12., 9.12.94; NZZ, 2.8.94; NF et BZ, 12.8.94; Bund et NF 17.12.94.
 - 21) Presse du 30.1, 4.2, 8.2.95; NQ, 7.2 et 8.2.95
 - 22) BO CE, 1995, p. 707 s.; BO CN, 1995, p. 1600 s.; BO CN, 1995, p. 1824; Presse des 21.2, 7.3, 12.5 et 13.5.95; SGT, 28.2.95; NQ, 28.6.95; TA, 21.7.95.
 - 23) AZ, 12.1. und 3.2.06; QJ, 14.1.06; BaZ, 10.2.06; Presse vom 2. und 18.3.06; AB SR, 2006, S. 464 f.; AB NR, 2006, S. 305 sowie Beilagen I, S. 355 f., 449 f. und 604 f., Beilagen III, S. 687 f.
 - 24) Presse des 9.1, 15.1 et 4.7.07 (Monsieur Prix).
 - 25) TA, 26.9., 3.10 et 4.10.08, LT et NLZ, 27.9.08; NZZ, 29.9.08; Lib. et 24h, 6.10.08; LT, 11.10.08 (marche arrière).
 - 26) Presse du 31.3, du 14.5 (décision), du 28.5 (Stadler) et du 2.6.10 (Siemens).
 - 27) TA, 28.5.10 (Hupac); presse des 28.10, 29.10 et 9.11.10.
 - 28) SGT 22.3. und 24.3.11.
 - 29) AB NR, 2013, S. 1186; SBB Jahresbericht 2013; SO, 10.3.13; NWS, 12.3.13 und 31.7.13.
 - 30) AZ, 4.7., 18.8.20; TG, 19.8.20; AZ, CdT, NZZ, 16.9.20; WOZ, 17.9.20; SoZ, 20.9.20; AZ, 21.9.20; SoZ, 27.9.20; TA, 28.9.20
 - 31) Blick, 2.10.20; TA, 10.10.20; Lib, 12.10.20; TA, 13.10.20; NZZ, 19.10.20; So-Bli, 1.11.20; Lib, 10.11.20; TA, 28.11.20