

Die Geschichte der Eisenbahn in der Schweiz begann schon vor der Eröffnung 1844 der ersten Strecke (von Straßburg) nach Basel! Seit den 1820er Jahren arbeiteten die damals noch souveränen Kantone und private Industrielle fortgeschrittene Projekte aus. Die jedoch infolge der politischen Instabilität während der Restauration und der gegensätzlichen Interessen der Kantone nicht umgesetzt werden konnten. Die erste, ausschließlich auf Schweizer Boden gebaute Eisenbahnstrecke wurde 1847 zwischen Zürich und Baden eröffnet. Ein richtiger Eisenbahnbauboom setzte erst mit der Verabschiedung des Eisenbahngesetzes 1852 ein. Es legte fest, dass Eisenbahnen durch Private oder Kantone gebaut und betrieben werden sollten, was zu einem erbitterten Konkurrenzkampf der verschiedenen Privatbahngesellschaften und 1878 zum Konkurs der Schweizerischen Nationalbahn führte. Dies war einer der Gründe, die zu einem Meinungsumschwung führten und die Forderung nach einer Verstaatlichung der Bahngesellschaften laut werden ließen. Dies geschah im Zeitraum zwischen 1901 bis 1909, als die fünf großen Privatbahnen in die Schweizerische Bundesbahnen überführt wurden. Zwar wurden weiterhin Privatbahnen gegründet; diese befanden sich jedoch nicht in den Händen von Privateigentümern, sondern größtenteils in kommunaler oder staatlicher Hand. Infolge der fehlenden Kohle in der Schweiz wurde schon früh mit der Elektrifizierung der Strecken, welche durch die beiden Weltkriege noch gefördert wurde, begonnen. Nach dem 2. Weltkrieg nahm die Konkurrenz durch den Straßenverkehr zu, so dass einige Strecken stillgelegt wurden; allerdings nicht in dem Ausmaß wie im übrigen Europa. Bund und Kantone förderten die Bahn, und 1975 konnte, mit der Heitersberglinie, die erste neue Strecke seit dem 2. Weltkrieg eingeweiht werden. Die Einführung des Taktfahrplans 1982 war ein weiterer Quantensprung in der Organisation des schweizerischen Eisenbahnwesens, der durch die S-Bahn Zürich und der Aufbau anderer S-Bahn Netze befördert wurde. Mit der Eröffnung der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist im Jahr 2004 war das Kernstück des Konzepts der Bahn 2000 fertig gestellt. Während der Lötschbergbasistunnel schon fertig gestellt ist, wird am zweiten Tunnel der Neue Eisenbahn-Alpentransversale, dem Gotthardbasistunnel noch gearbeitet. Die mittelfristigen Ausbaumaßnahmen werden im Projekt Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur zusammengefasst.