

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagnworte	<b>Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr, Beziehungen zur Europäischen Union (EU)</b>
Akteure	<b>Basel-Landschaft</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2023</b>

# Impressum

## Herausgeber

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

## Beiträge von

Ackermann, Marco  
Flückiger, Bernadette  
Freymond, Nicolas  
Holenstein, Katrin  
Porcellana, Diane  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Holenstein, Katrin; Porcellana, Diane; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr, Beziehungen zur Europäischen Union (EU), Basel-Landschaft, 1988 – 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Eisenbahn	1
Umweltschutz	3
Klimapolitik	3
<b>Bildung, Kultur und Medien</b>	4
Bildung und Forschung	4
Forschung	4

# Abkürzungsverzeichnis

<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>WBK-SR</b>	Kommission für Wissenschaft, Bildung und Kultur des Ständerats
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>SBFI</b>	Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation
<b>EnDK</b>	Konferenz Kantonalen Energiedirektoren
<b>BPUK</b>	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
<b>KMU</b>	Kleine und mittlere Unternehmen
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>EVED</b>	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
<b>FinöV</b>	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
<b>EHS</b>	Emissionshandelssystem
<b>WBK-NR</b>	Kommission für Wissenschaft, Bildung und Kultur des Nationalrats
<b>Aerosuisse</b>	Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt
<b>SIAA</b>	Swiss International Airport Association
<b>swisselectric</b>	Organisation der Schweizerischen Stromverbundunternehmen
<b>TGV</b>	Hochgeschwindigkeitszug
<b>ZEB</b>	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
<b>Swissmem</b>	Verband der Schweizer Maschinen-, Elektro- und Metall-Industrie
<b>EV</b>	Erdöl-Vereinigung

---

<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>CSEC-CE</b>	Commission de la science, de l'éducation et de la culture du Conseil des Etats
<b>UE</b>	Union européenne
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>SEFRI</b>	Secrétariat d'Etat à la formation, à la recherche et à l'innovation
<b>CDEn</b>	Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie
<b>DTAP</b>	Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement
<b>PME</b>	petites et moyennes entreprises
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>DFTCE</b>	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
<b>FTP</b>	Fonds de financement des transports publics
<b>SEQE</b>	Système d'échange de quotas d'émission
<b>CSEC-CN</b>	Commission de la science, de l'éducation et de la culture du Conseil national
<b>Aerosuisse</b>	Fédération faïtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisse
<b>SIAA</b>	Swiss International Airport Association
<b>swisselectric</b>	Organisation des entreprises du réseau d'interconnexion suisse d'électricité
<b>TGV</b>	Train à grande vitesse
<b>ZEB</b>	Développement de l'infrastructure ferroviaire
<b>Swissmem</b>	L'association de l'industrie suisse des machines, des équipements électriques et des métaux
<b>UP</b>	Union Pétrolière

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Eisenbahn

**POSTULAT**  
DATUM: 28.11.1988  
KATRIN HOLENSTEIN

Während sich bei der Frage der Linienwahl der NEAT die Kantone darum reissen, dass die neue Verbindung bei ihnen durchführe, zeigte sich bei den ersten Schritten zur Realisierung der im Vorjahr vom Volk beschlossenen Bahn 2000, dass der heftigste **Widerstand gegen die Neubaustrecken** aus den betroffenen Kantonen kommt. In der Detailplanung zum Vorprojekt berücksichtigten die SBB zwar einige Vorschläge der Anwohner und der Kantonsbehörden **zur Linienführung zwischen Mattstetten (BE) und Rothrist (AG) sowie auf dem Solothurner Ast**. Die auch von den Kantonsregierungen Berns und Solothurns unterstützten Begehren nach zusätzlichen Untertunnelungen, welche Mehrkosten in der Höhe von rund CHF 400 Mio verursachen würden, lehnten die Bundesbahnen aus finanziellen Gründen jedoch ab. Der Bundesrat zeigte sich in seiner Antwort auf eine Einfache Anfrage (DA 88.1012) Luder (svp, BE) freilich bereit, dem Parlament unter Umständen einen Zusatzkredit zur Realisierung von umweltfreundlicheren Lösungen zu unterbreiten. Widerstand gegen die Bahn 2000 hat sich nun ebenfalls im Kanton Baselland formiert. Auch dort verlangte die Opposition, dass die neue Linie grösstenteils unter den Boden zu legen sei. Im Nationalrat kam die Bahn 2000 in mehreren Vorstössen zur Sprache: Die Volkskammer überwies in Postulatform Forderungen für die Erarbeitung eines langfristigen Bauplans (Po. 87.97), für Zusatzkredite für Umweltschutzmassnahmen im Raume Solothurn (Po. 88.553), für ein Lärmschutzkonzept (Po. 88.798) und für die Suche nach möglichst umweltschonenden Lösungen mit grosszügigen Entschädigungen für die durch den Bahnbau betroffenen Landwirte (Po. 87.943) (siehe auch Ip. 87.938).<sup>1</sup>

**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.<sup>2</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 25.11.1993  
SERGE TERRIBILINI

Pour répondre aux exigences du chef du DFTCE et de la délégation des finances, les CFF ont présenté en juin leur projet nommé «Rail 2000-1re étape», où le projet initial est revu à la baisse pour ne plus coûter qu'environ CHF 7.4 milliards. Ainsi, la proposition de relier les principaux noeuds ferroviaires helvétiques en moins d'une heure et à une cadence de trains de 30 minutes n'est maintenue que pour les lignes où la demande est suffisante. De la sorte, les **CFF abandonnent ou renvoient une bonne partie de la construction des tronçons prévus tels que les lignes Kloten-Winterthur ou Muttenz-Olten**. En conséquence, il subsistera essentiellement la ligne Mattstetten-Rothrist, utile pour la liaison Berne-Olten et pour absorber le trafic du nouveau Lötschberg, le tunnel de Vauderens entre Lausanne et Fribourg et le triplement de la ligne Genève-Lausanne jusqu'à Coppet. Pour compenser l'abandon de la construction de certaines infrastructures lourdes, les CFF ont annoncé vouloir améliorer leur matériel roulant, notamment en acquérant des rames de type Pendolino et des wagons à deux étages, ce qui devrait permettre de réduire les temps de trajet et accroître les capacités. En outre, la ligne du pied du Jura serait mise à égalité avec celle passant par Fribourg et Berne en termes de temps de parcours. Selon les CFF, ce nouveau programme respecterait les objectifs de Rail 2000; l'offre ferroviaire serait substantiellement améliorée avec une diminution du temps de parcours de huit pour cent entre les 23 villes principales de Suisse et avec une augmentation de la capacité de 13 pour cent. Des critiques sont notamment venues de Bâle, de Thurgovie, de Lucerne et de la Suisse orientale en général. Le gouvernement Saint-Gallois s'est clairement opposé au projet des CFF.<sup>3</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 17.10.2007  
NICOLAS FREYMOND

En avril, le DETEC a mis en consultation la **vue d'ensemble du fonds destiné à la réalisation des projets d'infrastructure des transports publics (FTP) et le futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB)**. La réalisation du projet du ZEB (deuxième étape de Rail 2000) doit notamment permettre une réduction d'une demi-heure des temps de parcours entre l'ouest et l'est du pays et d'un quart d'heure entre les nœuds de Lausanne et de Berne, de Bienne et de Zurich, ainsi que de Zurich et de Saint-Gall. (Pour plus d'informations sur le FTP, voir ici.) Le projet englobe les besoins financiers révisés et le crédit d'ensemble actualisé de la NLFA, ainsi que le projet du ZEB. Il comporte six actes législatifs pour un montant total de CHF 31,5 milliards, dont CHF 19,1 milliards pour le crédit d'ensemble NLFA et CHF 5,2 milliards pour la réalisation du ZEB. Le volume d'investissement FTP est ainsi augmenté de CHF 1 milliard (3%) par rapport au projet initial afin de garantir le financement intégral de la NLFA et du ZEB dans le cas où les risques calculés se produiraient. Connaissant un accueil globalement mitigé, le projet a suscité de vives critiques de la part des cantons du nord-ouest du pays (Argovie, Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Berne, Jura et Soleure) et de l'arc lémanique. Leurs représentants ont dénoncé le choix du gouvernement de subordonner le financement du ZEB à celui de la NLFA, craignant que les surcoûts répétés de celle-ci ne mettent en péril la réalisation de projets jugés essentiels comme la troisième voie entre Lausanne et Genève et la transversale jurassienne (tunnel de Wisenberg notamment). Selon le projet du Conseil fédéral, ces deux infrastructures seraient en effet reléguées dans un second paquet et leur mise en service n'interviendrait qu'à l'horizon 2030. La Conférence suisse des directeurs cantonaux des transports a pris une position similaire en dénonçant le sacrifice des projets concernant le plateau au seul profit du Gothard. Elle a par conséquent réclamé à Moritz Leuenberger l'attribution de CHF 8 milliards en lieu et place des CHF 5,2 milliards prévus pour la réalisation du ZEB. À la mi-août, le ton est à nouveau monté d'un cran du côté des cantons romands après un éboulement survenu à Flamatt (FR) et ayant occasionné une interruption du trafic sur la ligne Fribourg-Berne durant une dizaine de jours. Cette coupure partielle de la Suisse occidentale par rapport au reste du pays a été érigée en symbole de la faillite prévisible d'une politique fédérale des transports sacrifiant le réseau ferroviaire de plaine à la faveur du trafic transalpin. Le gouvernement n'a pas donné suite aux exigences et critiques émises par les autorités cantonales durant la consultation. Le message qu'il a adopté en octobre, pour l'essentiel identique au projet mis en consultation, comporte toutefois un crédit de planification de CHF 40 millions pour établir un nouveau message (ZEB 2) censé répondre aux attentes des cantons en matière d'extension de l'infrastructure ferroviaire.<sup>4</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 30.08.2008  
NICOLAS FREYMOND

À la fin de l'été, les CFF ont annoncé **l'achat de matériel roulant** pour les réseaux régionaux vaudois, bâlois et tessinois. Le conseil d'administration a octroyé un crédit de CHF 418,6 millions pour acquérir 32 trains automoteurs articulés de type « FLIRT », dont 19 sont destinés au RER vaudois, 11 au TILO tessinois et 2 au Regio-S-Bahn bâlois.<sup>5</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 25.05.2022  
MARCO ACKERMANN

Im Mai 2022 präsentierte das BAV einen Grundlagenbericht für den Ausbau des Bahnknotens Basel. Unter dem Namen **Ausbau des Bahnknotens Basel** planten das BAV und die SBB zusammen mit den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie der Deutschen Bahn den langfristigen Ausbau der Bahninfrastruktur in Basel. Kernstück des sogenannten Fünfpunkteplans bildete dabei der **Bau eines neuen Tiefbahnhofs Basel SBB für die trinationale S-Bahn**. Als sogenanntes **Herzstück** sollte eine unterirdische Verbindung zwischen den beiden Bahnhöfen Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof entstehen, mit dem zusätzlichen Bau mindestens einer neuen Haltestelle Basel Mitte (und möglicherweise weiterer Stationen) sowie einer Verzweigung nach Basel St. Johann in Richtung Elsass und Flughafen Basel Mulhouse. Für den Ausbau des Bahnknotens Basel rechnete das BAV im Grundlagenbericht mit Kosten von rund CHF 9 Mrd. Der Ausbau der Basler Bahninfrastruktur würde Jahrzehnte dauern – eine Fertigstellung sei gemäss dem Bericht in der Zeitspanne 2053 bis 2070 denkbar – und sollte über verschiedene Ausbauschritte des Bundes verteilt werden.

Die Idee für den Bau einer solchen unterirdischen S-Bahn-Verbindung stammte bereits aus den 1980er Jahren, wie etwa die Basellandschaftliche Zeitung berichtete. Im Jahr 2000 liess der Kanton Basel-Stadt erstmals eine Machbarkeitsstudie in Auftrag geben. Die Parlamente beider Basel sprachen in den Jahren 2009 und 2014 schliesslich entsprechende Kredite zur Vorplanung und für ein Vorprojekt. Drei Jahre später hatte der Bundesrat den Bahnknoten Basel anfänglich im STEP 2035 nicht aufnehmen wollen,

National- und Ständerat ergänzten jedoch im Jahr 2019 die Basler Durchmesserlinie auf der Projektliste und sprachen für die Planung und Projektierung CHF 100 Mio.

Nach dem Vorliegen des Grundlagenberichts sollten Anfang 2022 bis Ende 2024 im Rahmen einer Vorstudie verschiedene Varianten des Ausbaus durch das BAV geprüft werden. Es wurde erwartet, dass das Eidgenössische Parlament mit der Botschaft 2026 einen Entscheid über den Bau des Projekts beziehungsweise über Teilprojekte fällen wird.<sup>6</sup>

## Umweltschutz

### Klimapolitik

Les modifications légales nécessaires pour le **couplage des système d'échange de quota d'émission (SEQE) suisse et européen** ont été mises en **consultation**, en même temps que la révision totale de la loi sur le CO<sub>2</sub> et l'approbation de l'Accord de Paris. Des acteurs du secteur de l'énergie, des organisations de politiques énergétiques, des organisations des transports publics et privés, des organisations de protection de l'environnement et des associations faitières de l'économie ont pris part à la consultation outre les entités cantonales, communales et les partis politiques.

Le projet de couplage a rencontré un large soutien – tous les cantons sauf Schwyz et Berne, les commissions et conférences communales, le PBD, le PCS, le PDC, les Vert'libéraux, le PLR, les associations faitières de l'économie, les acteurs du secteur de l'énergie, quelques organisations des transports publics et privés et autres organisations l'ont approuvé. D'après les partisans, le couplage permettrait à l'économie suisse d'être sur un pied d'égalité avec ses concurrents directs dans l'UE et la Suisse aurait ainsi accès à un marché plus liquide des droits d'émission. Sur les 256 avis, 26 participants ont rejeté le projet. Il s'agit des cantons de Berne, de Schwyz, des Verts, des Jeunes Vert-e-s, de l'UDC, de la SES, des organisations des transports publics et privés, des organisations de protection de l'environnement et d'autres organisations. L'efficacité du système européen comme instrument de politique climatique a été mise en doute en raison des bas prix des droits d'émission. Plusieurs participants souhaitaient intégrer l'aviation dans le système d'échange afin que ce secteur réduise également ses émissions. Cette mesure était supportée par 15 cantons (FR, JU, AR, AI, GR, GL, ZG, ZH, UR, GE, SG, OW, LU, VS, NW), la Conférence gouvernementale des cantons alpins, la DTAP, l'EnDK, le PS, les Verts, les Jeunes Vert-e-s, le PDC, le PLR, la SES et les organisations de protection de l'environnement. Elle était refusée par le Centre Patronal, l'USAM, economiesuisse, l'UP, Aerosuisse et la SIAA. Le principal argument avancé était que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) avait déjà proposé des mesures dans ce domaine. Sur la question de l'intégration des centrales thermiques à combustibles fossiles dans le SEQE, 14 cantons (BL, ZH, UR, AR, AI, GR, GL, ZG, SG, OW, LU, VS, NW, FR) y étaient favorables. La Conférence gouvernementale des cantons alpins, la DTAP, l'EnDK, l'UP, Forum suisse de l'énergie, l'AES, la SES, Swisselectric, les organisations de protection de l'environnement ont également approuvé la proposition. Finalement, le Centre Patronal, l'USAM, Swissmem, l'USP et economiesuisse ont proposé que les entreprises puissent demander de sortir du SEQE ou à y être intégré.

Le Conseil fédéral a pris connaissance de ces résultats. Il présentera un message au Parlement pour l'approbation de l'accord sur le couplage des SEQE suisse et européen.<sup>7</sup>

La **procédure de consultation** a permis de recueillir 256 avis relatifs à la **politique climatique post-2020**, particulièrement quant à l'approbation de l'Accord de Paris sur le climat, la révision de loi sur le CO<sub>2</sub> et l'approbation de l'accord sur le couplage des SEQE suisse et européen. Des acteurs du secteur de l'énergie, des organisations de politiques énergétiques, organisations des transports publics et privés, organisations de protection de l'environnement et des associations faitières de l'économie ont pris part à la consultation outre les entités cantonales, communales et les partis politiques.

La ratification de l'Accord de Paris récolte un large soutien. Toutefois, les objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> sont plus disputés. La plupart des participants sont favorables à l'objectif global de réduction des émissions de 50% par rapport à 1990 d'ici 2030. A propos de la répartition des parts de réduction d'émissions entre la Suisse et l'étranger, une très faible majorité estime que la part à réaliser en Suisse devrait être plus élevée que celle proposée dans le projet. Les acteurs de l'économie, les entreprises et un nombre assez important de cantons appellent à la flexibilisation de ces parts. Finalement, la fixation d'un objectif moyen révèle des avis mitigés. Au sujet

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 30.11.2016  
DIANE PORCELLANA

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 30.11.2016  
DIANE PORCELLANA

du couplage des SEQE, seul un quart des participants s'y oppose. Du côté des partisans, un nombre important d'acteurs doutent de l'efficacité du système européen en raison des prix bas des droits d'émission. D'autres souhaiteraient intégrer l'aviation dans le SEQE pour que le secteur réduise aussi ses émissions. Pour le projet de révision de la loi sur le CO<sub>2</sub>, la hausse du montant maximal de la taxe sur le CO<sub>2</sub> perçue sur les combustibles satisfait la plupart des cantons, presque toutes les commissions, conférences et associations de communes et quelques partis politiques. Les organisations de protection de l'environnement voudraient un montant plus élevé que 240 francs ou alors qu'aucun montant maximal ne soit fixé pour pouvoir adapter la taxe au degré d'atteinte des objectifs. La majorité des participants est favorable au maintien des exemptions de la taxe sur le CO<sub>2</sub> perçue sur les combustibles, au maintien de l'obligation de compenser pour les importateurs de carburants, au maintien des prescriptions relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules, au maintien des activités de formation, d'information au public et de conseil aux professionnels. Un tiers des participants est pour l'interdiction subsidiaire des chauffages à combustibles fossiles. La proposition de l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO<sub>2</sub> au Programme Bâtiments, ainsi que l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO<sub>2</sub> au fond de technologie, ne rencontre pas de soutien. Suite à la procédure de consultation, le Conseil fédéral a pris connaissance des résultats. Le projet concernant l'approbation de l'Accord de Paris a été transmis au Parlement dans le cadre d'une procédure accélérée.<sup>8</sup>

## Bildung, Kultur und Medien

### Bildung und Forschung

#### Forschung

STANDESINITIATIVE  
DATUM: 01.02.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die Kantone Genf, Basel-Landschaft sowie Basel-Stadt reichten im Herbst 2021 je eine **Standesinitiative** ein (Kt. Iv. GE 21.320; Kt. Iv. BL 21.327; Kt. Iv. BS 21.328), die alle die **rasche Assoziierung der Schweiz an das EU-Forschungsrahmenprogramm Horizon Europe** verlangten. In den Begründungen wurde unter anderem darauf hingewiesen, dass die Assoziierung an Horizon Europe für die Forschungslandschaft Schweiz eminent wichtig sei und ein Ausschluss die Mobilität, die Zusammenarbeit und den Wissenstransfer verhindere und zu einer verminderten Forschungseffizienz führe. So werde die Schweiz von den Entscheiden zu den Programmschwerpunkten ausgeschlossen und könne die Themenwahl nicht mehr mitbestimmen. Längerfristig werde es durch diese Situation schwierig, Schweizer Forschende sowie Talente aus dem Ausland in der Schweiz zu halten. Daneben wurde auch auf die Relevanz des Programms für Schweizer KMU hingewiesen. Auch hier drohe eine Abwanderung in die EU, insbesondere von wissensintensiven Unternehmungen.

Die WBK-SR befasste sich Anfang Februar 2022 mit dem Themenschwerpunkt Horizon Europe und diskutierte in diesem Rahmen auch die drei Standesinitiativen. Die Kommission beschloss, den Standesinitiativen der beiden Basel Folge zu geben; die Behandlung der Standesinitiative aus Genf hingegen, welche darüber hinaus die rasche Freigabe des zweiten Kohäsionsbeitrages forderte, wurde sistiert. Die Kommission sprach sich darüber hinaus dafür aus, einen Nachtragskredit für die Finanzierung der Übergangsmassnahmen zu sprechen sowie eine Finanzierungsbotschaft für die Ergänzungsmassnahmen vorzulegen.<sup>9</sup>

STANDESINITIATIVE  
DATUM: 01.04.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die WBK-NR folgte im April 2022 ihrer Schwesterkommission und gab zwei Standesinitiativen aus Basel-Landschaft und Basel-Stadt betreffend die **rasche Assoziierung der Schweiz an das EU-Forschungsrahmenprogramm Horizon Europe** Folge.<sup>10</sup>

STANDESINITIATIVE  
DATUM: 04.11.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Herbst 2022 befasste sich die WBK-SR im Rahmen mehrerer Sitzungen mit zwei Standesinitiativen zur **Assoziierung der Schweiz an das EU-Forschungsrahmenprogramm Horizon Europe** (Kt.Iv. 21.327 und Kt.Iv. 21.328).

In ihrer ersten Sitzung Ende August 2022 kam die Kommission aufgrund eines Gesprächs mit SBFI-Direktorin Martina Hirayama zum Schluss, dass diese angestrebte Assoziierung in naher Zukunft nicht realistisch sei und aufgrund der voranschreitenden Zeit – viele Forschungsprojekte des Rahmenprogramms sind bereits gestartet – auch immer weniger attraktiv werde. Die Kommission beschloss daher mit 10 zu 1 Stimmen



(bei 1 Enthaltung), stattdessen in Umsetzung der beiden Standesinitiativen gesetzliche und finanzielle Grundlagen zur Stabilisierung des Forschungsstandorts Schweiz zu erarbeiten. Konkret solle die Bundesverwaltung einen Gesetzesentwurf für die Schaffung eines bis 2027 befristeten Fonds ausarbeiten, mit welchem die internationale Forschungszusammenarbeit und die Förderung der wissenschaftlichen Exzellenz der Schweizer Forschung finanziert werden.

An ihrer zweiten Sitzung im Oktober 2022 beschloss die WBK-SR mit einem Stimmenverhältnis von 12 zu 1, den von der Bundesverwaltung zwischenzeitlich ausgearbeiteten Vorentwurf zur Umsetzung der beiden Standesinitiativen in die Vernehmlassung zu schicken. Aus verfahrenstechnischen Gründen entschied die Kommission ausserdem, der ähnlich gelagerten und bislang sistierten Standesinitiative des Kantons Genf (Kt.Iv. 21.320) keine Folge zu geben.

Im Rahmen ihrer Sitzung vom 4. November 2022 lancierte die Kommission sodann die Vernehmlassung. Gemäss den Vernehmlassungsunterlagen sollen mit dem sogenannten Horizon-Fonds-Gesetz nicht zusätzliche Mittel gesprochen, sondern die bereits gesprochenen Gelder für die Schweizer Forschung gesichert werden. Auch ist vorgesehen, dass allfällige Kreditreste im Fonds verbleiben. Das Gesetz soll dringlich erklärt werden und beim Abschluss eines Abkommens mit der EU oder spätestens Ende 2027 auslaufen.<sup>11</sup>

---

1) AB NR, 1988, S. 443; AB NR, 1988, S. 1321; AB NR, 1988, S. 1478 f.; AB NR, 1988, S. 1755 f.; AB NR, 1988, S. 1939; AB NR, 1988, S. 1980; AB NR, 1988, S. 445; AB NR, 1988, S. 460 f.; AB NR, 1988, S. 748; Bund, 21.3., 11.5., 29.6., 14.11. und 19.11.88; SZ, 26.3., 10.6.88; BZ, 1.11., 17.11. und 19.11.88; BaZ, 17.6., 24.6., 8.7., 16.7., 22.7., 9.8., 30.9., 11.11., 25.11. und 28.11.88.

2) JdG, 13.1.92; 7A, 22.1.92; Suisse, 29.3.92.

3) Presse du 20.4.93, 30.6.93; TA, 7.7.93; BaZ, 15.6.93, 14.9 et 16.9.93; NZZ, 2.7.93, 10.7.93, 13.8.93, 20.8.93, 30.9.93, 25.11.93, 18.12.93; Ww, 8.7.93; SGT, 4.9.93; LNN, 4.9.93; BZ, 12.7.93; SGT, 14.7.93;

4) 6.6.07; AZ, 6.6.07 (cantons du nord-ouest); 24h, 13.6.07 (cantons de Suisse occidentale); TG, 9.6.07 (Conférence des directeurs cantonaux des transports); OFT, communiqué de presse, 9.8.07 (résultats de la consultation); presse du 16.8.07; FF, 2007, p. 7217 ss.; presse du 19.10.07; DETEC, communiqué de presse, 18.10.07.

5) LT, 30.8.08.

6) Medienmitteilung BAV vom 25.5.22; Website SBB zu Herzstück Basel; BLZ, 5.6.19, 18.1.20; BaZ, 26.6., 29.6.21, 27.5., 28.5.22; BLZ, 22.12.22; BaZ, 13.1.23

7) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; Résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020; SN, 1.12.16

8) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; Résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020; SN, TG, 1.12.16

9) Kt. Iv, BL 21.327; Kt. Iv, BS 21.328; Kt. Iv, GE 21.320; Medienmitteilung WBK-SR vom 2.2.22

10) Medienmitteilung WBK-NR vom 1.4.22

11) Erläuternder Bericht WBK-SR vom 17.10.22; Medienmitteilung WBK-SR vom 18.10.22; Medienmitteilung WBK-SR vom 23.8.22; Medienmitteilung WBK-SR vom 4.11.22; Vorentwurf WBK-SR vom 17.10.22