



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Departementsstrategie UVEK 2012

Bern, den 22. August 2012

Impressum

Herausgeber: Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK

Zitierweise: Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK: Departementsstrategie UVEK 2012, Bern 2012

Bezug: www.uvek.admin.ch

Kontakt: info@gs-uvek.admin.ch

Auch auf Französisch und Italienisch erhältlich

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung und Zweck der Strategie	3
2	Ausgangslage	5
3	Herausforderungen 2030	11
3.1	Verminderung des Energie- und Ressourcenverbrauchs	11
3.2	Abstimmung von Verkehrs- und Raumentwicklung	13
3.3	Mitgestaltung der Informationsgesellschaft.....	14
3.4	Schaffung von Rahmenbedingungen für eine effektive und effiziente Aufgabenerfüllung	16
4	Ziele und Massnahmen	19
4.1	Verminderung des Energie- und Ressourcenverbrauchs	20
4.2	Abstimmung von Verkehrs- und Raumentwicklung	23
4.3	Mitgestaltung der Informationsgesellschaft.....	26
4.4	Schaffung von Rahmenbedingungen für eine effektive und effiziente Aufgabenerfüllung	28
5	Umsetzung, Aktualisierung und Kommunikation	31

1 Einleitung und Zweck der Strategie

Das UVEK gab sich 2001 eine erste Departementsstrategie, nachdem es Ende der 1990er Jahre zusätzlich zu den technischen Infrastrukturbereichen auch mit den Aufgabenbereichen Umwelt und Raumentwicklung betraut wurde. Diese Strategie orientierte sich am Konzept der nachhaltigen Entwicklung und am 1997 vom Bundesrat verabschiedeten Bericht „Strategie nachhaltige Entwicklung in der Schweiz“¹. Sie definierte allgemeine Ziele und Handlungsgrundsätze gemäss einer Gliederung in ökologische, wirtschaftliche und soziale Nachhaltigkeit. Weiter legte sie – dem gleichen Gliederungsprinzip folgend – Sachziele fest für die Bereiche Verkehr, Energie, Kommunikation, Umwelt und Raumentwicklung und wurde durch eine Liste prioritärer Massnahmen ergänzt.

Diese Strategie unterstützte den Integrationsprozess des neu gruppierten Departements und diente während rund zehn Jahren als Orientierungsrahmen. Nach der Übernahme der Departementsleitung Ende 2010 beschloss Bundesrätin Doris Leuthard, die Departementsstrategie zu erneuern, um sie an die seit 2001 eingetretenen Veränderungen anzupassen und einen Orientierungsrahmen für die künftige Arbeit im UVEK vorzugeben.

Die vorliegende UVEK-Strategie 2012 *orientiert sich weiterhin am Konzept und an den Anforderungen einer nachhaltigen Entwicklung*, deren Bedeutung anlässlich der UNO-Konferenz über nachhaltige Entwicklung vom Juni 2012 („Rio+20“) von der höchsten politischen Ebene erneut unterstrichen wurde. Da das Nachhaltigkeitskonzept mittlerweile in weiten Bevölkerungskreisen gut bekannt ist, verzichtet die neue Strategie auf eine Gliederung und einen Aufbau nach den drei Zieldimensionen der nachhaltigen Entwicklung. *Es rücken aber drei spezifische thematische Herausforderungen für das UVEK in den Vordergrund: Verminderung des Energie- und Ressourcenverbrauchs, Abstimmung von Verkehrs- und Raumentwicklung, Mitgestaltung der Informationsgesellschaft.* Deren Bewältigung ist zentral für die Sicherstellung einer langfristig tragfähigen Entwicklung der Schweiz. Wie das UVEK zur Bewältigung dieser Herausforderungen beiträgt und in welcher Qualität es die Infrastrukturen sowie die räumlichen und umweltbezogenen Rahmenbedingungen gestaltet, prägt die zukünftige Entwicklung der Schweiz entscheidend. Das UVEK wird auch bei seinen Lösungsansätzen die Grundsätze der nachhaltigen Entwicklung einbeziehen, namentlich dass die drei Zieldimensionen, die Langfristorientierung und die Wechselwirkungen mit dem globalen Umfeld ausgewogen berücksichtigt werden.

Die UVEK-Strategie 2012 behandelt, Bezug nehmend auf das 4-Kreise-Modell der staatlichen Organisation, in erster Linie den ersten (Ministerialverwaltung mit hoheitlichen Aufgaben) und den zweiten Kreis (gemäss „Führung mit Leistungsauftrag und Globalbudget FLAG“ organisierte Verwaltungsstellen ohne eigene Rechtspersönlichkeit und Rechnung), nur am Rande jedoch den dritten (Betriebe und Anstalten) und vierten Kreis (halbstaatliche und private Institutionen und Unternehmen mit Bundesbeteiligung), wo das UVEK Aufgaben als Eigner, Aufsichtsbehörde und Regulator wahrnimmt. Die Strategie sollte bewusst auf diejenigen Bereiche eingegrenzt werden, in welchen das UVEK eine unmittelbare und direkte Einflussmöglichkeit besitzt.

Die UVEK-Strategie steht in Ergänzung zu verschiedenen anderen Strategien und Planungen von Bundesrat und Parlament, wie z.B. der Legislaturplanung 2011-2015, der Strategie nachhaltige Entwicklung 2012-2015, dem Raumkonzept Schweiz, sektoralen Strategien (Infrastrukturstrategie, Energiestrategie 2050, Biodiversitäts-, Klimaanpassungsstrategie, etc.) oder Leistungsaufträgen von FLAG-Ämtern des UVEK.

¹ Bericht des Bundesrates vom 9. April 1997 „Strategie Nachhaltige Entwicklung in der Schweiz“ (BBI 1997 III, 1045-1057)

Welche *Rolle* kann dabei die *UVEK-Strategie* übernehmen? Sie ersetzt selbstverständlich die anderen Planungen nicht. Sie soll aber einen *Orientierungsrahmen und eine Klammer bzw. eine Verständigungsbasis* über alle Teilbereiche des UVEK bilden. Sie soll allen Organisationseinheiten des UVEK und letztlich auch allen Mitarbeitenden aufzeigen, in welche Richtung die Departementsleitung die dem UVEK zugewiesenen Sachbereiche weiterentwickeln will, wobei bei der Erarbeitung den Ämtern verschiedene Gelegenheiten zur Mitwirkung geboten wurden.

Die Strategie soll aber nicht allein informativen Charakter haben, sondern als *Führungsinstrument der Departementsleitung gegenüber den Ämtern* eingesetzt werden, indem die Inhalte in deren Jahres- und Mehrjahresprogramme einfließen, regelmässig über die Umsetzung gewacht und jährlich der Massnahmenteil aktualisiert wird. Die Strategie und der rollende Planungsprozess sollen das UVEK auch in die Lage versetzen, auf einer soliden Grundlage und auf effiziente Weise Vorschläge für die nächste Legislaturplanung 2015-2019 zu entwickeln (siehe dazu Kapitel 5).

Darüber hinaus soll die Strategie *die vom UVEK verfolgte Politik auch gegenüber Aussenstehenden* – anderen Departementen, dem Parlament oder bundesexternen Akteuren – *transparent machen*. Dabei ist sich das UVEK bewusst, dass abschliessende Entscheide in vielen Fällen beim Gesamtbundesrat, beim Parlament oder gar beim Stimmvolk liegen.

Die Ausführungen zur Strategie 2012 folgen einem Spannungsbogen von der Ausgangslage (Kapitel 2), über die Beschreibung der zentralen Herausforderungen für das UVEK mit einem Zeithorizont bis 2030 (Kapitel 3), die Darlegung von Zielen mit Zeithorizont 2030 und Massnahmen, die im Zeitraum bis 2015 ergriffen werden sollen (Kapitel 4), bis zu einer Erläuterung der Umsetzungsmodalitäten der Strategie (Kapitel 5).

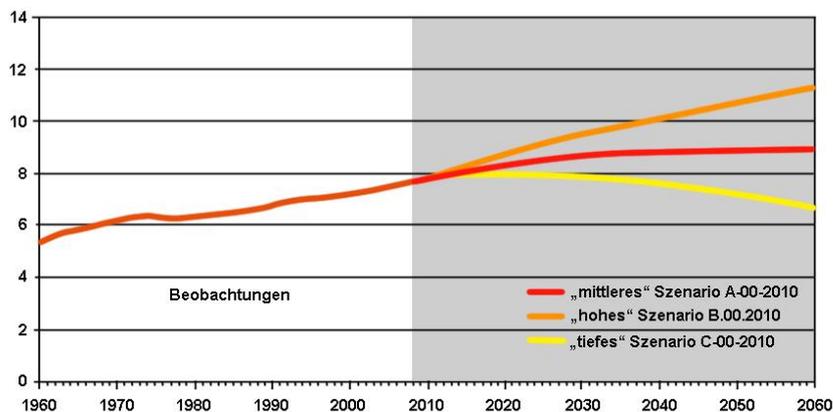
2 Ausgangslage

Zur Charakterisierung der Ausgangslage in den Aufgabenbereichen des UVEK werden nachfolgend schlaglichtartig, bewusst selektiv und nicht erschöpfend, zentrale Schlüsselmerkmale und Entwicklungen aufgezeigt. Diese werden einerseits durch die politisch gesetzten Rahmenbedingungen und andererseits durch externe Treiber bestimmt, die sich dem politischen Zugriff weitgehend entziehen.

Bevölkerungswachstum

Die Bevölkerung der Schweiz hat zwischen 1960 und 2011 von 5,4 Millionen auf 7,9 Millionen zugenommen. Laut den aktuellen Szenarien des Bundesamtes für Statistik könnte die Bevölkerung bis 2030 auf 8,7 Millionen beim mittleren Szenario oder gegen 9,5 Millionen beim hohen Szenario anwachsen. Dabei ist davon auszugehen, dass das erwartete Bevölkerungswachstum verstärkt im urbanen Raum stattfinden wird². Einen weiteren wichtigen Faktor stellt die Alterung dar. Kommen gegenwärtig auf 100 Erwerbstätige 33 Pensionierte, werden es bei gleich bleibendem Pensionsalter im Jahr 2030 ungefähr 40 und 2050 ungefähr 60 sein. Zusammen mit dem Wirtschaftswachstum bestimmt die Bevölkerungsentwicklung massgeblich die Menge und die Art der Nachfrage nach Verkehrsleistungen, Energie und Boden und prägt damit die UVEK-Aufgaben in besonderem Mass.

Abbildung 1: Entwicklung der ständigen Schweizer Wohnbevölkerung bis 2060 nach drei Grundscenarien, in Millionen³



Verkehrsentwicklung

Zwischen 1960 und 2009 hat sich das reale Bruttoinlandprodukt der Schweiz verdreifacht. In derselben Zeitspanne wuchs der Schienenverkehr um gut das Doppelte, der motorisierte Strassenverkehr nahm um den Faktor fünf, der Luftverkehr gar um mehr als das 17-Fache zu. Wichtige bestimmende Faktoren dieser Mobilitätszunahme waren neben dem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum strukturelle Veränderungen wie sinkende relative Preise für Energie, eine intensivere Arbeitsteilung oder die stärkere räumliche Trennung von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit usw.

² Bundesamt für Raumentwicklung: Urbane Herausforderungen, Bern 2012

³ Bundesamt für Statistik: Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung der Schweiz 2010-2060, Neuchâtel 2010, S. 33

Tabelle 1: Entwicklung des Verkehrsaufkommens im Vergleich zum Bruttoinlandprodukt, 1960-2009⁴

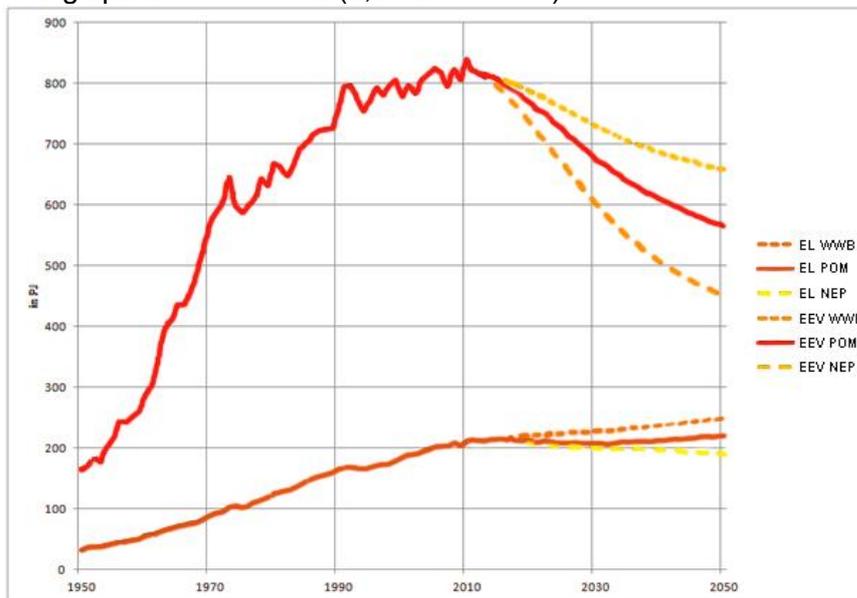
	1960	2009	Zunahme
BIP real (in Mio. CHF)	167'180	484'619	290%
Personenverkehr Strasse (Mio. Pkm)	18'590	89'930	484%
Personenverkehr Schiene (Mio. Pkm)	7'973	18'571	233%
Güterverkehr Strasse (Mio. Tkm)	2'152	16'734	778%
Güterverkehr Schiene (Mio. Tkm)	4'315	9'398	218%
Luftverkehr (Anzahl Passagiere)	2'152'423	36'908'327	1715%

Die Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs von 2006 zeigen in Bandbreiten die mögliche zukünftige Verkehrsentwicklung bis 2030 Verkehrsträger übergreifend auf⁵. Neueste Berechnungen mit dem Nationalen Personenverkehrsmodell des UVEK (NPVM-UVEK) zeigen, dass – auf der Grundlage des mittleren Bevölkerungsszenarios des Bundesamtes für Statistik (vgl. Abbildung 1) – zwischen 2010 und 2030 die Verkehrsleistungen des öffentlichen Verkehrs mit 50% und des motorisierten Individualverkehrs mit 19% weiter zunehmen und ohne Änderungen der politischen Rahmenbedingungen voraussichtlich am oberen Rand der Szenarienbandbreite der schweizerischen Verkehrsperspektiven liegen werden⁶.

Energie

Zwischen 1960 und 2010 haben sowohl das reale Bruttoinlandprodukt als auch der Gesamtenergieverbrauch in der Schweiz um etwa den Faktor drei zugenommen. Das bedeutet, dass die Energieintensität des BIP über diesen Zeitraum hinweg ungefähr konstant geblieben ist.

Abbildung 2: Endenergie- (EEV) und Elektrizitätsverbrauch (EL) bis 2050 der Szenarien „Weiter wie bisher WWB“, „Politische Massnahmen Bundesrat POM“ und „Neue Energiepolitik NEP“ in PJ (3,6 PJ = 1 TWh)⁷



Gemäss den für die Energiestrategie 2050 erneuerten Szenarien des Endenergie- und Elektrizitätsverbrauchs wird der Gesamtenergieverbrauch in der Schweiz zwischen 2010

⁴ Bericht des Bundesrates vom 17. September 2010 „Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz“, <http://www.uvek.admin.ch/infrastrukturstrategie/02571/02576/02607/02629/index.html?lang=de> (Daten aktualisiert bis 2009)

⁵ Bundesamt für Raumentwicklung: Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030, Bern 2006

⁶ Bundesamt für Raumentwicklung: Ergänzungen zu den schweizerischen Verkehrsperspektiven bis 2030, Bern 2012

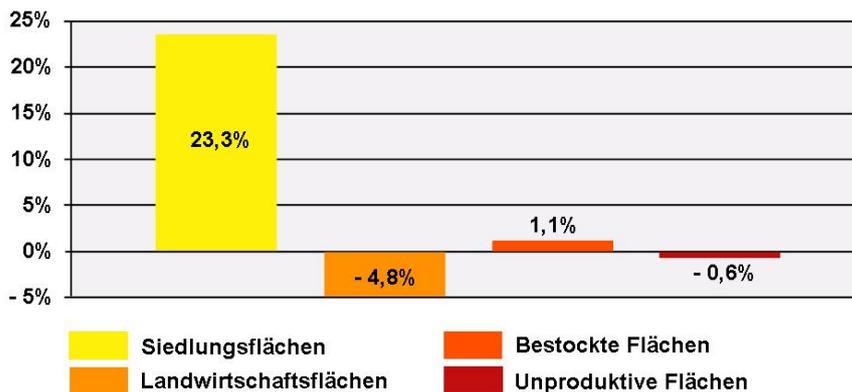
⁷ Prognos: Aufdatierung und Anpassung der Energieperspektiven 2007 für die Schweiz bis 2050. Energienachfrage und Elektrizitätsangebot in der Schweiz 2000-2050, Basel 2012

und 2050 – je nach Szenario – mehr oder weniger stark abnehmen, während das Bruttoinlandprodukt weiter wächst. Allen Szenarien gemeinsam ist eine Verschiebung der Energienachfrage von den fossilen Energieträgern hin zur Elektrizität. Diesem Befund steht die im Gefolge der Reaktorkatastrophe von Fukushima getroffene Entscheidung von Bundesrat und Parlament gegenüber, dass die Schweiz schrittweise aus der Atomenergie aussteigen soll.

Bodennutzung

Der Vergleich der Erhebung 2004/09 der Arealstatistik mit den beiden vorangehenden Erhebungen zeigt, dass in der Schweiz über einen Zeitraum von 24 Jahren die Siedlungsflächen um über 23% zugenommen haben, dies hauptsächlich zulasten des Landwirtschaftslandes, welches sich um beinahe 5% verringerte. In Bezug auf die Bauzonen ist gemessen an der raumplanungsrechtlichen Vorgabe, dass Reserven für den voraussichtlichen Bedarf von 15 Jahren zur Verfügung stehen sollten, gesamtschweizerisch nach wie vor ein deutlicher Überhang vorhanden, der allerdings vor allem in ländlich-peripheren Gebieten liegt, während die Bauzonenreserven in den Grossagglomerationen knapp sind – mit entsprechenden Kostenfolgen. Diese Situation fördert insgesamt die Zersiedlung und eine ineffiziente Bodennutzung.

Abbildung 3: Entwicklung der Hauptbereiche der Arealstatistik in 24 Jahren (1979/85–2004/09) (Datenbasis 63,1% der Fläche der Schweiz)⁸



Umwelt

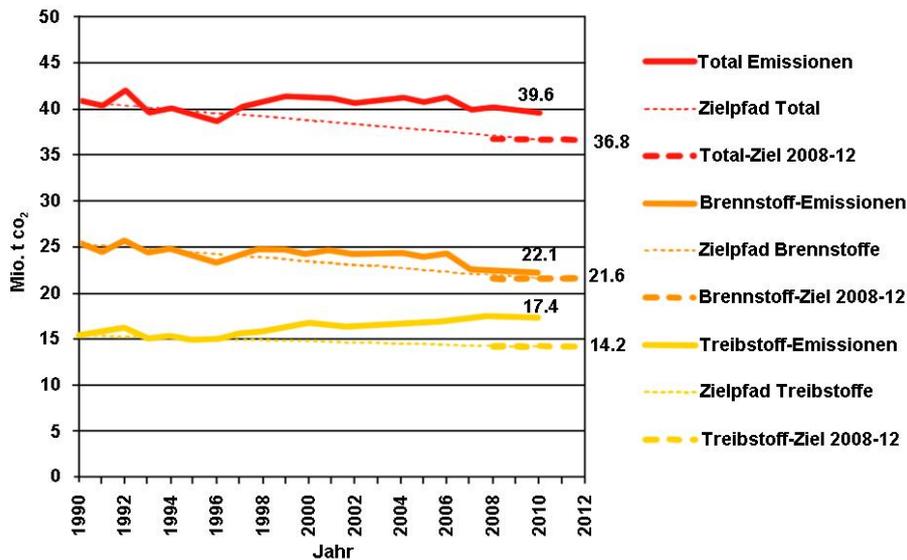
In Bezug auf die sehr vielfältige Umweltthematik sind heterogene Entwicklungen festzustellen. Generell konnten in den letzten Jahrzehnten in verschiedenen Bereichen, in denen technische Möglichkeiten zur Verfügung standen (z.B. in der Luftreinhaltung, in der Abfallwirtschaft oder im qualitativen Gewässerschutz), markante Verbesserungen erzielt werden. Problematisch bleibt die Situation allerdings bei den Treibhausgasemissionen, die erst stabilisiert werden konnten, während Gesetz und Klimawissenschaft eine absolute Absenkung fordern. Immer bedeutsamer wird die Problematik des Ressourcenverbrauchs, der zwar wegen der zunehmenden Ausrichtung der Schweiz auf wissensbasierte wirtschaftliche Nischen mit hoher Wertschöpfung weiter ins Ausland externalisiert wird, aber in einer Gesamtbetrachtung pro Kopf gleichwohl zu den welthöchsten zählt⁹. Auch schreiten der Verlust an Biodiversität und die Landschaftsveränderungen kaum gebremst fort. Ein weiteres Problem stellt die Lärmbelastung dar, die über die Jahre teilweise zwar dank technischem Fortschritt (leisere Fahr- und Flugzeuge) oder Sanierungsmassnahmen abgenommen hat, aber in

⁸ Bundesamt für Statistik: Arealstatistik Schweiz – Zustand und Entwicklung der Landschaft Schweiz, Ausgabe 2011/12, Neuchâtel 2011

⁹ Jungbluth N., Nathani C., Stucki M., Leuenberger M.: Gesamt-Umweltbelastung durch Konsum und Produktion der Schweiz. Bundesamt für Umwelt, Umwelt-Wissen Nr. 1111, Bern 2011

einzelnen Gebieten immer noch die Immissionsgrenzwerte überschreitet und, wie z.B. um den Flughafen Zürich, heikle politische Konfliktsituationen schafft.

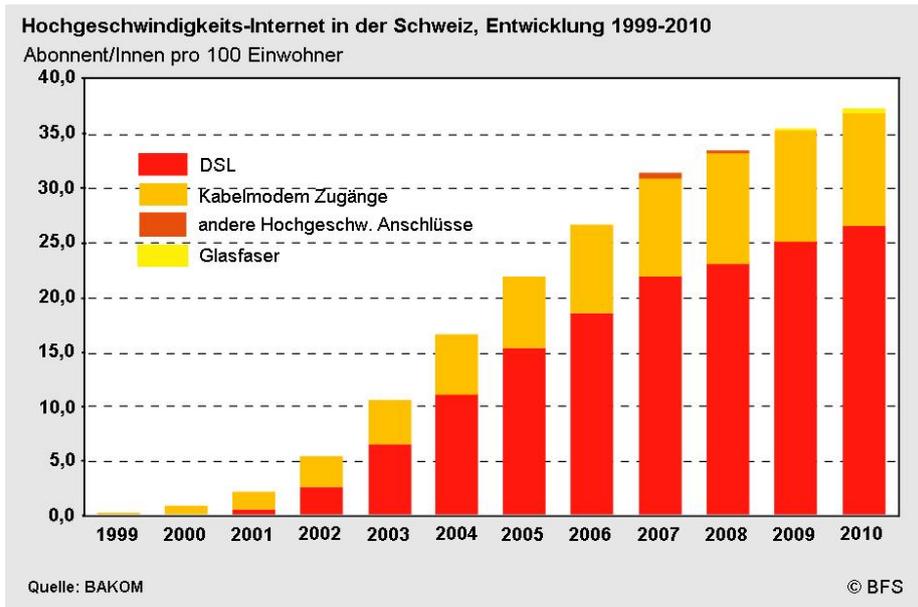
Abbildung 4: Treibhausgasemissionen der Schweiz gemäss den Zielkategorien des CO₂-Gesetzes vom 8. Oktober 1999¹⁰



Kommunikationstechnologien

Neben den gesellschaftlichen Veränderungen und der wirtschaftlichen Entwicklung treibt vor allem die hohe Innovationsdynamik im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) die Nachfrage nach Telekommunikationsdienstleistungen an. Immer neue Möglichkeiten und Anwendungen der IKT lassen den Bedarf an Bandbreite (Datenübertragungsrate) sehr stark wachsen. Ein Ende dieses Trends ist nicht in Sicht. Zusätzlich zur klassischen Kommunikation von Mensch zu Mensch und von Mensch zu Maschine gewinnt zunehmend die Kommunikation von Maschine zu Maschine („Pervasive Computing“, „Internet of Things“) an Bedeutung. Die IKT verändern das Verhalten, die technologischen Möglichkeiten und eröffnen neue Anwendungsmöglichkeiten mit Einfluss auf Verkehr, Konsum, Arbeit, Demokratie, Gesellschaft etc. Auch die Sicherheit der persönlichen Daten erhält eine neue Bedeutung.

¹⁰ Bundesamt für Umwelt

Abbildung 5: Hochgeschwindigkeits-Internet in der Schweiz, Entwicklung 1999-2010¹¹

Kostenentwicklung des Bauwerks Schweiz

Der Wiederbeschaffungswert der technischen Infrastruktur der Schweiz (Ver- und Entsorgung, Verkehr, Kommunikation und Schutzbauten) beträgt gesamthaft rund 830 Milliarden Franken (Preisstand 2008)¹². Dies entspricht dem Eineinhalbfachen des jährlichen Bruttoinlandprodukts. Für die Erhaltung der technischen Infrastruktur müssen jährlich rund 19 Milliarden Franken (3,5% des BIP) aufgewendet werden. Hinzu kommt der Wert der Wohnbauten im Umfang von rund 1550 Milliarden Franken (290% des BIP), für deren Erhaltung jährlich rund 10,5 Milliarden Franken aufgewendet werden (1,9% des BIP). Je nach Bereich ist die Finanzierung der Erhaltung bzw. der Erweiterung in unterschiedlichem Masse gesichert. Bei der Stromversorgung, in der Telekommunikation, in der Luftfahrt oder bei der Siedlungsentwässerung bestehen zweckmässige Finanzierungsmechanismen, die mittels verursachergerechten Gebühren eine dauerhafte Finanzierung ermöglichen. Dies ist hingegen im Verkehrsbereich nicht der Fall; hier stammen die Mittel mehrheitlich aus zweckgebundenen Fonds und allgemeinen Steuermitteln. Im Bereich der nationalen Strasseninfrastruktur ist von 2010 bis 2030 bezogen auf bereits laufende oder beschlossene Vorhaben für den Ausbau und den Unterhalt mit einem kumulierten Mittelbedarf von rund 45 Milliarden Franken zu rechnen, in Prüfung befinden sich Vorhaben von weiteren rund 23 Milliarden Franken¹³. In Bezug auf die nationale Schieneninfrastruktur lauten die analogen Zahlen 22 bzw. 21 Milliarden Franken.¹⁴ Sofern am heutigen Ausbau und den geplanten Erweiterungen festgehalten wird, bestehen bei der Strassen- und der Schieneninfrastruktur Lücken bei der Erneuerungsfinanzierung.

Gesellschaftliche und ökonomische Veränderungen

Zur Ausgangslage zählen schliesslich auch eine Vielzahl sozioökonomischer und politischer Umfeldveränderungen, von denen als besonders UVEK-relevant speziell die verstärkte Internationalisierung und die wachsende internationale Konkurrenz um

¹¹ Bundesamt für Kommunikation

¹² Schalcher H.-R., Boesch H.-J., Bertschy K., Sommer H., Matter D., Gerum J., Jakob M.: Was kostet das Bauwerk Schweiz in Zukunft – und wer bezahlt dafür?, Fokusstudie des NFP 54 „Nachhaltige Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung“, vdf Hochschulverlag, Zürich 2011

¹³ Im Rahmen der zu erarbeitenden Botschaft zur Schliessung der Finanzierungslücke in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr wird der vorliegende Finanzbedarf aktualisiert

¹⁴ Bericht des Bundesrates vom 17. September 2010 „Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz“, <http://www.uvek.admin.ch/infrastrukturstrategie/02572/index.html?lang=de>

Standortvorteile, der steigende Druck auf effiziente Leistungserbringung des Staates sowie hohe und steigende Sicherheitserwartungen der Bevölkerung (sinkende Risikoakzeptanz) hervorzuheben sind.

Die geschilderten Phänomene zeigen Wachstums- und Veränderungsprozesse auf, die zunehmend an kostenbezogene, ökologische oder gesellschaftliche Grenzen stossen. Gleichzeitig sind bei den externen Treibern dieser Wachstumsprozesse – darunter sozio-demografischen (z.B. Einwanderung, Alterung, sich verändernde Konsumgewohnheiten), wirtschaftlichen (z.B. Wettbewerbsdruck, Kostenentwicklungen), technischen (weitere Durchdringung aller Lebensbereiche mit IKT), ökologischen (z.B. Klimawandel und steigende Ressourcenknappheit) und politischen (z.B. regulatives Umfeld in Europa) – keine grundlegenden Veränderungen erkennbar. Die Spannungsfelder im Dreieck Wirtschaft – Umwelt – Gesellschaft akzentuieren sich und verlangen intensivierete Bemühungen für bessere Abstimmungen und Interessenabwägungen im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung. Es steigen die Anforderungen, die Entwicklungsprozesse durch eine geschickte Politik noch intelligenter und effizienter zu gestalten, um sie mit den absehbaren Grenzen in Einklang zu bringen.

3 Herausforderungen 2030

Die beschriebenen Schlüsselrends schaffen drei grosse, übergreifende Herausforderungen für das UVEK, welche die Aufgabenerfüllung des gesamten Departements massgeblich beeinflussen werden und deshalb in der neuen Departementsstrategie in den Vordergrund gerückt werden (Kapitel 3.1 bis 3.3):

- Verminderung des Energie- und Ressourcenverbrauchs
- Abstimmung von Verkehrs- und Raumentwicklung
- Mitgestaltung der Informationsgesellschaft.

Diese Herausforderungen sind nicht eindeutig voneinander abgetrennt, sondern stehen in intensiver Wechselwirkung. So beeinflusst beispielsweise die Energie- auch die Verkehrspolitik und die Raumplanung und umgekehrt.

Zusätzlich gilt es, Herausforderungen im Zusammenhang mit der Frage zu begegnen, wie gut das Departement gerüstet ist, die politischen Aufgaben effektiv und effizient zu erfüllen (Kapitel 3.4).

Mit dem *Hervorstreichen dieser limitierten Zahl von übergeordneten Schlüsselherausforderungen sollen die zahlreichen rechtlich vorgegebenen und häufig ebenfalls anspruchsvollen Vollzugsaufgaben*, wie z.B. die Güterverkehrsverlagerung, der Vollzug des Umweltrechts, sicherheitsbezogene Aufgaben in Verkehr und Energie oder kommunikations- und medienpolitische Aufgaben, *nicht abgewertet werden*. Die einwandfreie Erfüllung dieser Aufgaben bleibt auch in Zukunft ein zentrales Erfordernis. Die fokussierte Strategie soll aber dem Departement als Richtschnur für die übergeordnete strategische Ausrichtung und die Zuweisung erforderlicher Ressourcen dienen.

3.1 Verminderung des Energie- und Ressourcenverbrauchs

Das an der Klimakonferenz von Kopenhagen 2009 von der Staatengemeinschaft anerkannte Ziel, den globalen Temperaturanstieg auf +2°C zu beschränken, verlangt eine Reduktion der globalen Treibhausgasemissionen um rund 50% bis 2050, von hoch entwickelten Ländern wie der Schweiz – wegen des Nachholbedarfs der Entwicklungsländer – um rund 80%. Grosser Handlungsbedarf besteht auch in Bezug auf Ressourcen, wie z.B. Energie, seltene Metalle oder Boden. Weiter muss der Verbrauch an erneuerbaren Ressourcen so gemindert werden, dass deren Erneuerungspotenzial nicht beeinträchtigt wird. Die Biodiversität muss ebenfalls erhalten bleiben. Dazu muss die Effizienz der Ressourcennutzung stark gesteigert werden. Gleichzeitig muss die Versorgungssicherheit gewährleistet bleiben. Im Bereich der Energie erhält die dafür notwendige Politik mit dem von Bundesrat und Parlament beschlossenen Atomausstieg eine erhöhte Dringlichkeit. Der Atomausstieg wird die Energie- und Umweltpolitik und das UVEK vor zusätzliche Herausforderungen stellen. Die Förderung der Effizienz der Energie- und Stromnutzung und der Zubau von Produktion aus erneuerbaren Quellen in einem Ausmass, das den Verzicht auf Atomkraftwerke möglich macht, werden eine Reihe grundlegender Neuorientierungen voraussetzen:

- Zielorientierte Weiterentwicklung des Instrumentariums: Das politische Instrumentarium muss strategisch und zielorientiert auf den längerfristigen klima-, energie- und ressourcenpolitischen Handlungsbedarf ausgerichtet werden. Dafür werden die bisher dominanten regulativen Instrumente der Energie- und Umweltpolitik (Stromverbrauchs-, Produktvorschriften, planerische Ansätze etc.) laufend dem Stand der Technik angepasst werden müssen, damit die technischen Möglichkeiten ausgeschöpft werden können. Sie müssen zudem ergänzt und

erweitert werden durch neue Instrumente mit dynamischem Anreizcharakter (z.B. Steueranreize, neue Gebühren- und Finanzierungsmodelle für Stromversorger mit immanenten Sparanreizen für die Stromkonsumenten, Energieetiketten, Labels, Anreizsysteme für Rohstoffrückgewinnung und Recycling). Die bestehenden Förderinstrumente wie die kostendeckende Einspeisevergütung (KEV) und die CO₂-Abgabe inklusive Teilzweckbindung müssen ausgebaut, optimiert, aber im richtigen Zeitpunkt auch zurückgefahren werden zugunsten mehr lenkender bzw. marktwirtschaftlicher Instrumente.

- Erschliessung und Nutzung von technischen Potenzialen: Die technischen Potenziale zur Entkoppelung von Wirtschafts- / Bevölkerungsentwicklung und Energie- / Ressourcenverbrauch sind an sich gross. Sie umzusetzen ist ungleich schwieriger. Neue technische Lösungsansätze, die unter Schlagworte wie „Cleantech“ oder „Smart Metering, Grids, Roads, Buildings“ subsumiert werden können, sind gezielt durch entsprechende Investitionen voranzutreiben. Durch den Ausbau von Forschung und Entwicklung und durch anreizorientierte Massnahmen ist darauf hinzuwirken, dass die technischen Potenziale ausgeschöpft werden. Es gilt auch, die daraus entstehenden wirtschaftlichen Chancen zu nutzen. Hierfür ist eine Zusammenarbeit mit anderen Departementen, vor allem dem EVD, nötig.
- Sicherstellung der Finanzierung und einer effizienten Leistungserbringung: Beim Zubau erneuerbarer Energiequellen, der Umgestaltung von Energienetzen und der starken Steigerung der Nutzungseffizienz werden zusätzliche Kosten anfallen. Dies erfordert eine Weiterentwicklung von Gebühren- und Finanzierungsmodellen, die für die Wirtschaft und die Haushalte verträglich sind, indem sie den Standort und die Exportchancen nicht verschlechtern. Eine wichtige Herausforderung für den Staat wird auch darin liegen, verlässliche und förderliche Rahmenbedingungen für private Investitionen im Energie- und Ressourcenbereich zu schaffen.
- Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus: Auch im Rahmen des energie- und ressourcenpolitischen Absenkpades und der damit verknüpften Umstellung von Bereitstellungswegen für Energie und Ressourcen ist die Sicherheit zu gewährleisten. Dabei geht es sowohl um die technisch-operationelle Sicherheit, wie z.B. von Energieproduktionseinrichtungen, als auch um die Gewährleistung von Versorgungssicherheit in einem umfassenden Sinn. Dazu müssen Bund, Kantone und Gemeinden gemäss ihren Zuständigkeiten, aber auch private Unternehmen beitragen.
- Verbesserung der Kohärenz der Politiken auf Bundesebene und zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden: Die anstehenden Herausforderungen verlangen ein besser abgestimmtes Zusammenspiel der Teilpolitiken des UVEK. Wenn z.B. eine dezentralere Versorgung die Energiebereitstellung vermehrt „in die Fläche“ bzw. die Landschaft sowie in den Untergrund treibt, erhöht dies den Bedarf nach einer noch besseren Planung und Koordination im Spannungsfeld von energie-, raum- und umweltpolitischen Zielsetzungen. Die historisch gewachsene Kompetenzverteilung zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden stösst dabei in vielen Fällen an Grenzen, die die Bewältigung der anstehenden Herausforderungen erschweren. Gerade im Zusammenhang mit Planungsverfahren betreffend erneuerbare Energien und Übertragungsnetze sind neue Zusammenarbeitsformen und vermehrt auch funktionalräumliche Ansätze zu verfolgen. Dabei sind auch die Interessenvertreter und Investoren einzubeziehen, die im Energiebereich eine entscheidende Rolle spielen.

3.2 Abstimmung von Verkehrs- und Raumentwicklung

Viele der eingangs erwähnten Wachstumsphänomene haben ihre Ursache auch in einer ungenügend abgestimmten Verkehrs- und Raumentwicklungspolitik. Sollen Bodenverbrauch, Zersiedlung, aber auch die Kostenentwicklung im Bereich der Verkehrsinfrastruktur in Schach gehalten werden, müssen die Anstrengungen für die Abstimmung und Integration der betroffenen Teilpolitiken weitergeführt und verstärkt werden:

- Bessere Abstimmung von Verkehrs- und Raumplanung: Trotz der schon praktizierten Anstrengungen für eine koordinierte Verkehrs- und Raumentwicklungspolitik, z.B. mittels des Sachplans Verkehr, werden die Verkehrsträger in der Realität noch immer zu wenig gemeinsam geplant, und die Raumplanung hat nur eine schwache Steuerungsfunktion. Erstens muss künftig auf Stufe Bund und soweit möglich auch mit den Kantonen und Agglomerationen durch eine wirkungsvollere Koordination zwischen Strassen-, Schienen- und Luftverkehr die gesamtverkehrliche Optik vertieft werden. Die Strategien für die Verkehrsträger müssen besser koordiniert werden. Zweitens ist diese Gesamtverkehrspolitik eng mit der Raumplanung – mit dem „Raumkonzept Schweiz“¹⁵ als konzeptionellem Dach – zu verzahnen, um durch die Abbremsung der Zersiedlung und eine qualitätsvolle Innenentwicklung möglichst viel Verkehr zu vermeiden. Die gemeinde- und kantonsübergreifende Zusammenarbeit in Funktionalräumen ist zu fördern. Ganz generell gilt es, die Räume, in denen Probleme zu bewältigen sind, und die politischen Entscheidungsräume besser in Übereinstimmung zu bringen. Bei der Abstimmung von Verkehrs- und Raumentwicklungspolitik sind auch die Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt (Biodiversität, Landschaft, Lärm, Luft etc.) frühzeitig und systematisch zu klären.
- Weiterentwicklung des Instrumentariums: Das Potenzial zur effizienteren Nutzung von Infrastrukturen und Raum ist beträchtlich. Mit den herkömmlichen regulativen Instrumenten, wie z.B. der Raumplanung, und der Bereitstellung von Infrastrukturen kann es jedoch nur ungenügend ausgeschöpft werden. Instrumente mit Anreizcharakter sind voranzutreiben (z.B. verursachergerechte Gebühren- und Tarifmodelle, neue Tarifsysteme mit nachfragesteuerndem Anreizcharakter, Elimination von bestehenden Fehlanreizen wie z.B. steuerlichen Pendlerabzügen), um den Akteuren ein immanentes wirtschaftliches Interesse zu nachhaltigem Handeln zu geben. Auch gilt es, das Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger weiter zu verbessern (z.B. Interoperabilität von Strassen- und Schienengüterverkehr).
- Sicherstellung der Funktionalität und Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur: Angesichts der grossen Bedeutung der Verkehrsinfrastrukturen als Standortfaktor ist deren Funktionsfähigkeit zu sichern. Neue „intelligente“ Ansätze im Bereich der Verkehrsinfrastrukturen und deren Nutzung (z.B. elektronische Steuerungselemente nutzende „Smart Roads“, Verkehrsmanagement-Massnahmen) müssen gezielter entwickelt und umgesetzt werden, um die bestehenden Infrastrukturkapazitäten besser auszunutzen und auf vermeidbare Ausbauten verzichten zu können. Wenn auch eine effiziente Kapazitätsbewirtschaftung vor dem weiteren Ausbau und die Verkehrsvermeidung durch raumplanerische Massnahmen Vorrang haben, so ist gleichwohl zu verhindern, dass in der Schweiz

¹⁵ Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Bundesamt für Raumentwicklung, Konferenz der Kantonsregierungen, Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz, Schweizerischer Städteverband, Schweizerischer Gemeindeverband (Hrsg.): Raumkonzept Schweiz, überarbeitete Fassung für den Verabschiedungsprozess, Bern 2012

Verkehrszusammenbrüche und stark ansteigende Stauzeiten zur Realität werden. In jedem Fall zu vermeiden ist, dass Verkehr von den zunehmend überlasteten Nationalstrassen auf das weit sensiblere nachgelagerte Strassennetz ausweicht. Die künftige Investitionstätigkeit strategisch so auszurichten, dass das Gesamtverkehrssystem optimiert wird und die zentralen Verkehrsträger ihre Funktion weiterhin wahrnehmen können, ohne dadurch die raum- und umweltpolitischen Ziele zu untergraben, wird eine zentrale Fragestellung für das UVEK darstellen.

- Sicherstellung der Finanzierung: Strassen- und Schieneninfrastruktur werden massgeblich direkt oder indirekt durch Mineralölsteuern finanziert. Diese Finanzierungsquelle wird wegen immer verbrauchsärmeren Motoren an Bedeutung verlieren und die Erschliessung neuer Finanzierungsquellen notwendig machen. Zudem werden bestimmte Fahrzeuge dadurch nicht erfasst. Lösungsansätze („Mobility Pricing“) sollten nicht nur als Finanzierungsquellen, sondern auch als Anreizsysteme zur marktgerechten Nachfragesteuerung und zur Internalisierung von externen Kosten bzw. Schaffung von Kostenwahrheit konzipiert werden sowie zur Reduktion von Subventionen und damit zu den Zielen einer ökologischen Steuerreform beitragen. Die heute komplizierten Finanzflüsse sollten wenn immer möglich vereinfacht und transparenter gestaltet werden. Eine Herausforderung punkto Finanzierung bildet auch die effiziente Erbringung von Grundversorgung / Service public.
- Gewährleistung eines hohen Sicherheitsstandards: Die Bevölkerung erwartet im Verkehr auf Strasse, Schiene, Wasser und in der Luft ein hohes Mass an Sicherheit. Dabei umfasst der Begriff „Sicherheit“ sowohl die technisch-operationelle Sicherheit („Safety“) als auch die Abwehr widerrechtlicher Angriffe („Security“). Ein entsprechend hohes Sicherheitsniveau muss in enger Abstimmung mit internationalen Richtlinien, namentlich der EU, definiert werden und bedarf auch ausreichender personeller und finanzieller Ressourcen. Es ist ein Optimum zwischen den Ansprüchen an das Sicherheitsniveau und finanzieller Tragbarkeit anzustreben.
- Grenzüberschreitende Planung und Koordination: Die Raum- und die Verkehrsentwicklung werden immer stärker durch das europäische Umfeld mitgeprägt. Dies gilt sowohl grossmasstäblich, indem die Luftfahrtspolitik, die Güterverkehrs-Verlagerungspolitik oder die Bahnpolitik zunehmend durch Regulierungen oder Investitionsentscheide im Rahmen der Europäischen Union beeinflusst werden. Es gilt aber auch im kleinmasstäblichen Rahmen, indem in Agglomerationen wie Genf-Lausanne, Basel, Zürich, Lugano sowie auch in weiteren Räumen wie der Ostschweiz oder dem Jura die funktionalen Verflechtungen mit dem angrenzenden Ausland immer intensiver werden. Dies verlangt nach einer Verstärkung der grenzüberschreitenden Planung und Koordination der Raum- und Verkehrspolitik.

3.3 Mitgestaltung der Informationsgesellschaft

Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) durchdringen immer mehr Bereiche unseres Lebens. Dies betrifft spezifisch das UVEK als für die Telekommunikation und die Informationsgesellschaft federführendes Departement. Die IKT prägen und beeinflussen auch risiken- und chancenseitig immer stärker die anderen Aufgabenbereiche des UVEK, dem sich in den nächsten Jahren besonders die folgenden Herausforderungen stellen werden:

- Weiterentwicklung des globalen und nationalen Regelwerks: Die „Spielregeln“ für die Verwaltung und Nutzung des Internets und anderer IKT sollen auf globaler und nationaler Ebene nach freiheitlichen, demokratischen und rechtsstaatlichen Grundsätzen und gemäss den Bedürfnissen der Bürger und der Wirtschaft weiterentwickelt werden.
- Wachsende wirtschaftliche Bedeutung der Breitbandinfrastruktur: Eine hochbreitbandige, robuste und zuverlässige Netzwerkinfrastruktur ist die Voraussetzung für die Entwicklung von neuen Lebens- und Arbeitsformen, Dienstleistungen und Produkten in der Informationsgesellschaft. Der Ausbau dieser Infrastruktur erfolgt primär marktgetrieben und im Wettbewerb zwischen verschiedenen Übertragungsnetzen. Ein offener und diskriminierungsfreier Zugang zu diesen Netzen muss unter Wahrung der Sicherheitsanforderungen gewährleistet werden. Effizienzgewinne durch eine zunehmende Digitalisierung bei der Übertragung von Daten sind anzustreben.
- „Smarte“ Anwendungen für Energie, Umwelt, Raum und Infrastrukturen: IKT bieten vielfältige Chancen, um Prozesse energetisch und ressourcenbezogen zu optimieren oder physische Aktivitäten, wie z.B. Reisen, durch virtuelle Aktivitäten zu substituieren. Zur Erschliessung und Nutzung technischer Potenziale gilt es, die IKT gezielt als intelligente, „smarte“ Steuerungselemente und Dienste einzusetzen. Dabei führt das Zusammenwachsen verschiedener Infrastrukturnetze aber auch zur Entstehung neuer Risiken, z.B. zu einer erhöhten Störungsanfälligkeit. Rechtliche, organisatorische, technische und sicherheitsrelevante Hürden für die Einführung „smarter“ Anwendungen insbesondere in den Bereichen Gebäude, Energie, Verkehrs- und andere Infrastrukturnetze sind soweit wie möglich abzubauen. Dies bedingt die Koordination zwischen verschiedenen Politikbereichen, die Zusammenarbeit auf internationalem Niveau sowie eine Kooperation zwischen den föderalen Ebenen und mit Wirtschaft und Wissenschaft.
- Stabilität und Verfügbarkeit des Internets: Angesichts der grossen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bedeutung des Internets sind dessen Stabilität und Verfügbarkeit sowie eine Gouvernanz basierend auf einem freiheitlichen, nicht diskriminierenden und verantwortungsvollen internationalen Ansatz, der alle Anspruchsgruppen einschliesst, essenziell. Das Regelwerk für die Nutzung und Verwaltung der Kernressourcen des Internets (vor allem IP-Adressen und Domain-Namen) wird primär auf internationaler Ebene festgelegt. Dabei droht der Einfluss der nationalen Regierungen abzunehmen, weil meistens private (ausländische) Akteure Treiber von neuen Anwendungen sind. Der Bund muss deshalb zur Weiterentwicklung von Regeln in einem internationalen Multistakeholder-Umfeld beitragen mit dem Ziel, eine optimale und möglichst risikoarme Nutzung des Internets für die Schweiz zu gewährleisten.
- Wahrung von Medienvielfalt und Service public als Grundlage der Demokratie: Getrieben durch technologische Entwicklungen verändern sich Produktions- und Nutzungsbedingungen sowie Geschäftsmodelle und übrige Rahmenbedingungen für den Mediensektor. Auch unter sich verändernden Bedingungen ist die Demokratie auf eine mediale Kommunikationsinfrastruktur angewiesen, in der real existierende Vielfalt zum Ausdruck kommt und die eine Plattform für demokratische Debatten bietet.

3.4 Schaffung von Rahmenbedingungen für eine effektive und effiziente Aufgabenerfüllung

Die in den Kapiteln 3.1 bis 3.3 dargelegten Schwerpunktthemen, aber auch die allgemeine Erfüllung der laufenden Aufgaben erfordern vom UVEK eine engagierte Arbeit höchster Qualität in Bereichen wie Grundlagenbereitstellung, Konzept- / Strategieentwicklung, Politikvorbereitung und –mitgestaltung sowie Vollzug und Aufsicht. Diese hohen Anforderungen setzen geeignete Rahmenbedingungen im UVEK für eine wirkungsvolle und kostenwirksame Aufgabenerfüllung voraus:

- Verbesserung von Kohärenz und bereichsübergreifender Zusammenarbeit: Angesichts der zahlreichen Wechselwirkungen und der teilweise bestehenden Zielkonflikte zwischen den Teilaufgaben des UVEK – zwischen Verkehr und Siedlung / Umwelt, zwischen Energie und Umwelt oder zwischen Informatisierung und Energie – sind die Anstrengungen zur Koordination und kohärenten Politikgestaltung ganz allgemein zu intensivieren. Das Potenzial bestehender Ansätze und Instrumente, wie z.B. der Sachpläne des Bundes, muss noch konsequenter genutzt werden. Aber auch neue Plattformen und Wege zur Schaffung einer höchst möglichen Kohärenz sind zu schaffen. Die heute bestehenden Koordinationsgremien, wie z.B. die Koordinationskonferenz Verkehr, müssen hinsichtlich ihrer Effektivität geprüft und Wege zu einer wirkungsvolleren und frühzeitigeren Abstimmung als in der Vergangenheit gesucht werden. Bei Grenzen der Koordination und verbleibenden Ziel- oder Interessenkonflikten sind transparente Regeln und Mechanismen für die Interessenabwägung und die Konfliktregelung notwendig, die faire Lösungen garantieren.
- Optimierung der Organisation des UVEK: Die Organisation des UVEK ist weiter zu verbessern, um den grossen Herausforderungen begegnen zu können. Optimierte Organisationsformen und Prozessabläufe sind anzustreben. Sie sollen insbesondere helfen, die UVEK-Politik in den genannten Schwerpunktthemen schlagkräftiger zu gestalten und besser abzustimmen. Einerseits geht es um Präzisierungen in Bezug auf die Zusammenarbeit des Generalsekretariates mit den Bundesämtern. Andererseits ist aber auch die Gliederung in die heutigen Verwaltungseinheiten hinsichtlich möglicher Verbesserungen zu untersuchen; im Besonderen ist dabei die Rolle des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE bei der Entwicklung, Planung und Koordination der Infrastrukturen zu stärken.
- Neue Zusammenarbeitsformen mit dem Privatsektor: Insbesondere in den Aufgabenbereichen des UVEK, die bisher hauptsächlich über Steuermittel finanziert werden und die zunehmend an Grenzen der Finanzierbarkeit stossen, sind die Möglichkeiten zur verstärkten Nutzerfinanzierung zu prüfen. Sichergestellt werden muss eine Grundversorgung in den verschiedenen Aufgabengebieten des UVEK. Dies kann durch Service-public-Aufträge erreicht werden, welche zum Teil im Leistungswettbewerb ausgeschrieben werden könnten.
- Verbesserung der Verfahren: Die Aufgaben des UVEK lassen sich oft nur nach Durchführung aufwändiger Verfahren (Raumplanungsverfahren, Bau-, Kreditbewilligungen, technische Prüfungen etc.) realisieren. Die Möglichkeiten zur Verbesserung dieser Verfahren – Vereinfachung, Beschleunigung – sind auszuschöpfen.
- Weiterentwicklung der internationalen Zusammenarbeit: Die durch Europäisierung und Globalisierung steigende Abhängigkeit von internationalen Entwicklungen und Regulierungen erfordert zur Wahrung der schweizerischen Interessen ein noch stärkeres Engagement des UVEK im Ausland. Eine rein auf die Schweiz gerichtete

Betrachtungsweise wird den künftigen Herausforderungen nicht gerecht. Die Schweiz muss sich einerseits auf internationaler Ebene, namentlich bei der EU, adäquat einbringen, andererseits im Verbund mit der internationalen Gemeinschaft übergeordnete Anliegen auch in der Schweiz umsetzen können. Die bisher vor allem sektoriell betriebene Aussenpolitik ist auf Departementebene und soweit sinnvoll mit dem EDA stärker zu koordinieren.

- Weiterentwicklung der Definition von Service public: Technische Entwicklungen (z.B. im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologien) und Grenzverschiebungen zwischen Markt und Politik (z.B. als Folge von Reformen oder Privatisierungen bei Bahn und Post) können mittelfristig die bestehenden Definitionen des Service public veralten lassen und Neukonzeptionen notwendig machen. Grundleistungen des Bundes sind an veränderte Verhaltensweisen und Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger anzupassen.
- Engagement für Forschung in UVEK-relevanten Themenfeldern: Die UVEK-Schwerpunkte und auch die laufenden Aufgaben setzen eine hochstehende Forschung voraus. Dazu zählt einerseits die Ressortforschung der Verwaltungseinheiten des UVEK, aber auch die grundlagenorientierte Forschung der Hochschulen. In einzelnen Themenfeldern, wie z.B. dem Verkehr oder der Raumplanung, ist die Forschung in der Schweiz heute eher schwach ausgestattet und fragmentiert, während sich die Situation auf anderen Gebieten verbessert hat. So konnte die Energieforschung nach der Reaktorkatastrophe von Fukushima und im Zusammenhang mit der neuen Energiestrategie 2050 intensiviert werden. Das UVEK sollte in Zusammenarbeit mit dem EVD darauf hinwirken, dass die Forschung künftig auf all seinen Themenfeldern einen ihrer Bedeutung entsprechenden Stellenwert hat.
- Sicherstellung hochwertiger Datenbanken und Analysen: Das UVEK als Departement mit langfristig zu planenden strategischen Aufgaben braucht Daten zur Aufgabenerfüllung, beispielsweise in den Bereichen Infrastrukturmanagement, Mobilität und Raumentwicklung. Dies bedingt einerseits eine intensivierete Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Statistik. Andererseits ist gezielt in die technische Ausrüstung und die methodischen Kompetenzen der Mitarbeitenden zu investieren.
- Sicherstellung eines Gleichgewichts von Aufgaben und Ressourcen: Die anstehenden grossen Herausforderungen ebenso wie der Vollzug der bestehenden Aufgaben lassen tendenziell den finanziellen und personellen Ressourcenbedarf ansteigen. Es wächst die Gefahr der Überlastung der Mitarbeitenden bzw. der zu starken Vergabe von Mandaten an externe Berater. Es wird notwendig sein, entweder die Ressourcen den Aufgaben entsprechend wachsen zu lassen und / oder mit klaren Priorisierungen innerhalb der Aufgabengebiete für ein Gleichgewicht von Aufgaben und Ressourcen zu sorgen. Zu prüfen ist auch, welche Aufgaben weniger wichtig sind oder mit weniger Personal erledigt werden können bzw. auf welche angesichts erreichter Ziele verzichtet werden kann.
- Personalpolitische Herausforderungen: Die Personalpolitik soll ermöglichen, langfristig motivierte und fachlich hoch kompetente Mitarbeitende zu gewinnen und zu halten. Aus den in der Personalstrategie der Bundesverwaltung definierten Stossrichtungen sind im UVEK insbesondere drei interdependente Handlungsfelder prioritär anzugehen:
 - *Fachkräftebedarf*: Die Mehrheit der Mitarbeitenden des UVEK sind hochqualifizierte Fachkräfte. Das UVEK ist mit strukturell und Lohn bedingten Rekrutierungsschwierigkeiten auf dem Arbeitsmarkt (insbesondere

Ingenieurwesen) konfrontiert, die sich in Zukunft noch verstärken werden.

- *Leistungs- und Ressourcenorientierung*: Zunehmende Ressourcenknappheit, steigender Druck, technologisch bedingte neue Anforderungen bezüglich Verfügbarkeit sowie veränderte familiäre und persönliche Bedürfnisse stellen höhere Ansprüche an die Leistungsfähigkeit und die Gesundheit der Mitarbeitenden und der Führungskräfte.
- *Nutzung des Potenzials der Vielfalt*: Angesichts des zunehmenden Fachkräftebedarfs und nicht zuletzt aus gesellschaftlichen und politischen Gründen bedarf es einer angemessenen Vertretung bezüglich Geschlecht und Sprache. Das Engagement ist auch im Bereich der Berufsbildung, der Hochschulpraktika und der Integration von Menschen mit Behinderungen zu verstärken.

Optimierungsmassnahmen sind insbesondere in der Personalplanung, -rekrutierung, -führung und -entwicklung zu prüfen und so umzusetzen, dass das UVEK in Zukunft attraktiv und konkurrenzfähig bleibt.

4 Ziele und Massnahmen

In diesem Kapitel werden für die Schlüsselherausforderungen des Kapitels 3 Ziele und Massnahmen formuliert. Die *Ziele* sind wie die Entwicklungstrends in Kapitel 2 grundsätzlich auf den *Zeithorizont 2030* ausgerichtet. Sie sind als langfristige Wirkungsziele der Politik formuliert, decken die Herausforderungen möglichst umfassend ab und sollten längerfristig Bestand haben. Die handlungsorientiert formulierten *Massnahmen* sind auf den *kürzeren Zeithorizont 2015* ausgerichtet, signalisieren den unmittelbaren Handlungsbedarf und *decken nicht zwingend das ganze Spektrum der Herausforderungen ab*. Besonders die Massnahmen werden regelmässig zu überprüfen und zu ergänzen sein (siehe dazu Kapitel 5).

Ziele und Massnahmen wurden in einem UVEK-internen Prozess unter Beteiligung der Ämter ermittelt. Bei den Massnahmen wird nicht sämtliches Handeln des UVEK abgebildet, sondern es gelten folgende Grundsätze:

- Es sind solche Massnahmen aufgeführt, die von strategischer Bedeutung sind und eine nicht nur auf ein Bundesamt beschränkte Relevanz haben.
- Es werden neue Massnahmen und massgebliche Akzentverschiebungen bei bereits bestehenden Massnahmen aufgeführt, nicht jedoch reine Vollzugsmassnahmen geltenden Rechts.
- Es werden nicht ausschliesslich Gesetzgebungsvorhaben aufgeführt, sondern weitere wichtige Massnahmenarten, wie z.B. Strategien oder bedeutsame Projekte, nicht jedoch allgemeine Handlungsabsichten oder –stossrichtungen. Es sollten Massnahmen sein, die identifizierbar und damit auch überprüfbar sind.
- Die in der Legislaturplanung 2011-2015 von Bundesrat und Parlament bereits festgelegten Massnahmen werden jeweils einleitend zu den Massnahmenübersichten aufgelistet. Die in den anschliessenden tabellarischen Übersichten dargelegten Massnahmen sind demzufolge zusätzliche oder vertiefende Massnahmen, die notwendig sind, um den Herausforderungen begegnen zu können.
- Die nachfolgenden Massnahmenübersichten haben nicht abschliessenden Charakter, weitere Massnahmen können später aufgrund aktueller Entwicklungen und neuer Erkenntnisse hinzukommen.

4.1 Verminderung des Energie- und Ressourcenverbrauchs

Wirkungsziele: Was soll bis 2030 erreicht werden?
<u>Zielorientierte Weiterentwicklung des Instrumentariums</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Die Treibhausgasemissionen der Schweiz sind bis 2030 durch Reduktion des Heizöl- und Treibstoffverbrauchs deutlich unter das Niveau von 1990 gesunken • Die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern ist gesunken • Die Schweiz hat sich an die Folgen der Klimaänderung, besonders die steigenden Naturgefahren, angepasst bzw. ausreichend darauf vorbereitet • Energieeffizienz und erneuerbare Energien sind in für die Versorgungssicherheit nach dem Atomausstieg und den Klimaschutz notwendigem Mass vorangetrieben • Der Verbrauch natürlicher Ressourcen (Gesamtumweltbelastung) hat auch unter Berücksichtigung weiteren Wirtschaftswachstums gegenüber 2012 abgenommen • Das technische Potenzial der Wasserkraft ist unter Einhaltung ökologischer Anforderungen ausgenutzt • Der Ausstoss von Luftschadstoffen ist weiter gesunken und die Luftqualität erhöht • Die Lärmbelastung der Bevölkerung hat sich gesenkt, und die Immissionsgrenzwerte werden wo immer möglich eingehalten • Die Biodiversität ist reichhaltig und gegenüber Veränderungen reaktionsfähig und langfristig erhalten • Die vielfältigen Landschaftsqualitäten der Schweiz sind erhalten • Der Wald wird im Rahmen seiner Regenerationsfähigkeit und unter Berücksichtigung ökologischer Anforderungen besser genutzt, und die Waldwirtschaft ist gestärkt
<u>Erschliessung und Nutzung von technischen Potenzialen</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Die wirtschaftlichen Chancen aus Forschung und Entwicklung sowie dem Wissens- und Technologietransfer in den Aufgabengebieten des UVEK sind genutzt
<u>Sicherstellung der Finanzierung und einer effizienten Leistungserbringung</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Geeignete Gebühren- und Finanzierungsmodelle ermöglichen die Finanzierung von Investitionen im Energie- und Ressourcenbereich • Das Steuersystem des Bundes unterstützt auf effektive und effiziente Weise die Verminderung des Energie- und Ressourcenverbrauchs (ökologische Steuerreform) • Die Ökosystemleistungen sind anerkannt und die Modalitäten der Finanzierung und Abgeltung sind geklärt
<u>Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Die Schweiz ist im europäischen Versorgungskonzept für Energie optimal vertreten • Die Voraussetzungen für eine sichere Stilllegung von Kernanlagen und Entsorgung von Kernmaterialien sind gewährleistet • Schutzdefizite im Bereich der Natur- und Störfallrisiken sind weitgehend behoben • Die Siedlungen und Infrastrukturen sowie deren Nutzung sind auf die Naturgefahrensituation und die Störfallrisiken abgestimmt
<u>Verbesserung der Kohärenz der Politiken auf Bundesebene und zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Bund, Kantone und Gemeinden haben die Energiepolitik als Gemeinschaftsaufgabe konkretisiert und setzen die Energiestrategie 2050 kooperativ und konstruktiv um • Die Sachpolitiken des Bundes unterstützen die Umsetzung der Ziele der Energiestrategie 2050 wirkungsvoll

Massnahmen 2015: Welche Massnahmen sollen bis zum Ende der Legislatur umgesetzt werden?

Massnahmen der Legislaturplanung 2011-2015

- Konkretisierung und Umsetzung der Energiestrategie 2050, einschliesslich eines Masterplans für die Energieversorgung Bund-Kantone
- Konkretisierung und Umsetzung der Massnahmen für eine auf erneuerbaren Energien basierende und ressourcensparende Wirtschaft
- Abkommen mit der EU im Energiebereich
- Entwicklung einer Klimapolitik für die Zeit nach 2012
- Botschaft zur Ratifizierung eines Nachfolgeabkommens zum Kyoto-Protokoll
- Konkretisierung der Strategie zur Erhaltung und Förderung der Biodiversität
- Abkommen mit der EU über eine Zusammenarbeit im Bereich der Chemikaliensicherheit (REACH und CLP)

**Weitere Massnahmen
(zusätzlich zur Legislaturplanung 2011-2015)**

Zielorientierte Weiterentwicklung des Instrumentariums

- CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen: Prüfen einer weiteren Verschärfung ab 2015 von 130 g CO₂ auf 95 g CO₂ pro km im Einklang mit der EU
- CO₂-Emissionsvorschriften für Lieferwagen: Prüfen einer Verschärfung des CO₂-Austosses pro km im Einklang mit der EU
- Verabschiedung eines Aktionsplans für die Klimaanpassung (bis 2013)
- Verknüpfung des Emissionshandels für Industrieunternehmen mit dem EU-System (bis 2015)
- Förderung von alternativen Fahrzeugantrieben (z.B. Elektro, Wasserstoff) durch Wissensaufbau und –vermittlung
- Förderung von Euro VI-Lastwagen durch reduzierte LSVA-Sätze
- Messung der Zielerreichung der Ressourceneffizienz mit einem oder mehreren Indikatoren (Entwicklung eines Messsystems): Festlegung durch den Bundesrat bis 2013
- Ausdehnung des Recyclings auf neue Stoff- und Produktkategorien (bis 2016)
- Festlegen von Mindesteffizienzstandards für den Ressourcenverbrauch von Produkten im Einklang mit der EU (bis 2016)
- Verbesserung und rechtliche Verankerung der Umweltinformation über Produkte (bis 2016)
- Reduktion der Schadstoffemissionen von Fahrzeugen durch geeignete Zulassungs- und Verhaltensregeln
- Folgeprogramm Lärmsanierung Schienenverkehr (bis 2013)
- Ausarbeitung eines Aktionsplans des Bundesrates für die Umsetzung der Ziele der Biodiversitätsstrategie (bis 2014)
- Vorbereitung einer Botschaft über Gesetzesanpassungen zur Umsetzung der Biodiversitätsstrategie (bis 2014)

Erschliessung und Nutzung von technischen Potenzialen

- Steigerung der Qualität und der Effizienz der Forschungsförderung auf der Basis der Ressortforschungskonzepte 2013-2016 der UVEK-Ämter
- Stimulieren der wirtschaftlichen Umsetzung von Resultaten aus Forschung und Entwicklung
- Forschungs- und Förderungsprogramme erneuerbare Energien sowie Anreize für Energieeffizienz insbesondere im Verkehr und in Gebäuden

Sicherstellung der Finanzierung und einer effizienten Leistungserbringung

- Befreiung für Grossverbraucher von der kostendeckenden Einspeisevergütung (KEV) zur Gewährleistung der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Preisen im EU-Raum
- Festlegen von Rahmenbedingungen für Investitionen in Produktion und Verteilung von Energie, Gesetzesanpassungen für Investitionen in Energienetze und –anlagen
- Sicherstellen der Finanzierung des mittel- und langfristigen Investitionsbedarfs in der Sicherheitsinfrastruktur gegen Naturgefahren

Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus

- Einbringen der Schweiz in das europäische Versorgungskonzept für Energie mit Abschluss erster Abkommen und Führen weiterer Verhandlungen
- Anpassung der Konzeption der Finanzierung für die Stilllegung und Entsorgung von Nuklearmaterial
- Abschluss Etappe 2 im Sachplan Geologische Tiefenlager
- Lückenlose Fertigstellung der Karten der Naturgefahren; bis 2015 Umsetzung der Ergebnisse in der Nutzungsplanung in 50%, bis 2020 in 80% der Gemeinden.

Verbesserung der Kohärenz der Politiken auf Bundesebene und zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden

- Verbesserung der Planungsinstrumente und –verfahren bundesintern sowie in Zusammenarbeit mit Kantonen und Gemeinden betreffend erneuerbare Energien und Übertragungsleitungen
- Festlegen des strategischen Stromübertragungsnetzes auf Grundlage der neuen Energiestrategie 2050
- Verbesserung der Akzeptanz des Energietransports (z.B. durch Bodenverlegung Hochspannungsleitungen, Gleichspannungsleitungen)

4.2 Abstimmung von Verkehrs- und Raumentwicklung

Wirkungsziele: Was soll bis 2030 erreicht werden?
<u>Bessere Abstimmung von Verkehrs- und Raumplanung</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Die Raumentwicklungspolitik hat vermeidbare, zusätzliche, teure Verkehrsangebote und Verkehrsinfrastrukturen verhindert • Die Verkehrspolitik hat zur Verwirklichung der erwünschten räumlichen Entwicklung des Landes gemäss Raumkonzept Schweiz beigetragen • Die Verkehrspolitik hat einen grossen Beitrag zu einem sparsamen Umgang mit Kulturland und zur verminderten Zerschneidung der Landschaft geleistet • Nachteilige Auswirkungen des Verkehrs auf Umwelt und Bevölkerung haben sich deutlich reduziert • Im Personen- und Güterverkehr sind die Verkehrsträger noch konsequenter entsprechend ihrer Stärke eingesetzt • Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene im alpenquerenden Transitverkehr ist vorangekommen
<u>Weiterentwicklung des Instrumentariums</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Die steigenden Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung werden durch ein verstärkt benutzerfinanziertes, optimal abgestimmtes, intermodales sowie grenzüberschreitend koordiniertes und nachhaltiges Verkehrssystem befriedigt
<u>Sicherstellung der Funktionalität und Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Die Leistungsfähigkeit und Verfügbarkeit von Infrastrukturen und Verkehrsangeboten ist sichergestellt • Die Schweiz ist im Luftverkehr durch einen Hubcarrier optimal an die europäischen und wichtigsten weltweiten Zentren angebunden
<u>Sicherstellung der Finanzierung</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Die Finanzierung des Verkehrs ist langfristig gesichert und arbeitet verstärkt mit lenkenden, effizienzorientierten, marktwirtschaftlichen Anreizen
<u>Gewährleistung eines hohen Sicherheitsstandards</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Das Sicherheitsniveau (Safety und Security) der Schweizer Verkehrsträger gehört im europäischen Vergleich zu den besten fünf
<u>Grenzüberschreitende Planung und Koordination</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Die Einbindung der Schweiz in das europäische Verkehrsnetz und Städtesystem hat sich weiter verbessert

Massnahmen 2015: Welche Massnahmen sollen bis zum Ende der Legislatur umgesetzt werden?

Massnahmen der Legislaturplanung 2011-2015

- Botschaft zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ und zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)
- Botschaft zur Neuordnung der Bahninfrastrukturen in der Schweiz
- Botschaft zur Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur und Leistungsvereinbarung Bund-SBB für die Jahre 2013-2016
- Botschaft zur Änderung des Bundesbeschlusses vom 21. Juni 1960 über das Nationalstrassennetz und zur Finanzierung der Anpassungen
- Fortsetzung des Programms zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz
- Botschaft in Sachen Sanierung des Gotthard-Strassentunnels
- Intensivierung und Fortführung der Verhandlungen mit der EU über eine Alpentransitbörse
- Teilrevision II des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948
- Zweite Etappe der Revision des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979
- Entwicklung einer umfassenden Politik des ländlichen Raumes
- Agglomerationspolitik des Bundes ab der Legislaturperiode 2016-2019
- Strategie Nachhaltige Entwicklung 2016-2019

**Weitere Massnahmen
(zusätzlich zur Legislaturplanung 2011-2015)**

Bessere Abstimmung von Verkehrs- und Raumplanung

- Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen und Stärkung der Raumplanung über 1. und 2. Etappe der Teilrevision des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979
- Förderung der Umsetzung des Raumkonzepts Schweiz, insbesondere in Bezug auf „Handlungsräume bilden“ und „das polyzentrische Netz von Städten und Gemeinden stärken“
- Sicherstellung der gesamtverkehrlichen Koordination im UVEK über geeignete departementsinterne Regeln und Zusammenarbeitsstrukturen bei Bahninfrastrukturfonds BIF/ Infrastrukturfonds IF
- Sachplan Verkehr: Erarbeitung teilräumlicher Konzepte für national bedeutsame Knoten und Korridore
- Weiterentwicklung von Strategien für die Verlagerungsziele des alpenquerenden Güterverkehrs
- Systematische Berücksichtigung der Auswirkungen von Planungen des Departements auf Raum, Verkehr, Ressourcen und Umwelt, Koordination untereinander und mit den Planungen weiterer Träger öffentlicher Aufgaben
- Schaffung von Rechts- und Planungssicherheit für die Landesflughäfen mittels Verabschiedung des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) und eines Leitbildes für die Flugplatzlandschaft Schweiz

Weiterentwicklung des Instrumentariums

- Ausarbeitung eines Konzepts zur schrittweisen Einführung von „Mobility Pricing“
- Berücksichtigung des Vorrangs effizienter Bewirtschaftung der technischen Infrastrukturen und der Substanzerhaltung vor Kapazitätsausbau bei allen verkehrspolitischen Vorlagen

Sicherstellung der Funktionalität und Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur

- Massnahmenpaket Verlagerung des alpenquerenden Strassenverkehrs auf die Schiene im Rahmen Verlagerungsbericht 2013
- Gesamtkonzeption Schienengüterverkehr in der Fläche (Motion KVF-S), Impulsprogramm Schienengüterverkehr
- Vorlage des Ausbaus schritt 2030 des öV-Ausbaus (STEP), 1. Rechenschaftsbericht öV-Entwicklung
- Entscheid Agglomerationsprogramm „Verkehr und Siedlung“ 2. Generation

<ul style="list-style-type: none"> • Reform Bestellung im regionalen Personenverkehr • Verstärkung des Wettbewerbs im Verkehrsbereich (Ausschreibungen, Unterhalt) • Optimierung des Verkehrsflusses auf bestehenden Nationalstrassen durch bauliche, betriebliche und organisatorische Massnahmen (Fahrstreifenergänzungen, Pannestreifenumnutzung, Verkehrsmanagement, behinderungsarmer betrieblicher und baulicher Unterhalt, Einbezug anderer Verkehrsträger) • Umfassende Integration der Netzelemente aus dem neuen Strassen-Netzbeschluss • Massnahmenplan Langsamverkehr
<p><u>Sicherstellung der Finanzierung</u></p>
<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung des Preises der Autobahnvignette zur Finanzierung des neuen Netzbeschlusses • Erhöhung des Mineralölsteuerezuschlages zur Finanzierung der steigenden Aufwendungen für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen sowie notwendiger Netzergänzungen • Prüfung des Umbaus des bestehenden Infrastrukturfonds zur langfristigen Sicherstellung der Finanzierung der Strasseninfrastruktur • Sicherstellung der langfristigen Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund (resp. Weiterführung der Agglomerationsprogramme mit/ohne Infrastrukturfonds)
<p><u>Gewährleistung eines hohen Sicherheitsstandards</u></p>
<ul style="list-style-type: none"> • Vollständige Umsetzung der Safety Management-Prinzipien der Luftfahrt und risikobasierten Methoden sowohl bei Aufsichtsbehörden als auch bei den Luftfahrtunternehmen • Integration der Schweiz in den Single European Sky unter Wahrung einer massgeblichen Rolle von Skyguide in der Europäischen Flugsicherung • Konsequente Umsetzung des Strassenverkehrssicherheitsprogramms „Via sicura“ • Sicherheitstechnisches Monitoring des gesamten Schweizer Strassen- bzw. Unfallgeschehens und Beratung der Kantone zur Verbesserung der Strassenverkehrssicherheit auf deren Hoheitsgebiet
<p><u>Grenzüberschreitende Planung und Koordination</u></p>
<ul style="list-style-type: none"> • <i>(zur Zeit keine spezifische Massnahme, Umsetzung im Rahmen der laufenden Tätigkeiten)</i>

4.3 Mitgestaltung der Informationsgesellschaft

Wirkungsziele: Was soll bis 2030 erreicht werden?
<p style="text-align: center;"><u>Weiterentwicklung des globalen und nationalen Regelwerks für die Informationsgesellschaft</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Die Schweiz trägt dazu bei, dass das globale und nationale Regelwerk für die Verwaltung und Nutzung des Internets, der anderen IKT und der darauf basierenden Anwendungen gemäss den Bedürfnissen der Bürger und der Wirtschaft nach freiheitlichen, demokratischen und rechtsstaatlichen Grundsätzen weiterentwickelt wird
<p style="text-align: center;"><u>Wachsende wirtschaftliche Bedeutung der Breitbandinfrastruktur</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Die Schweiz ist bezüglich der Entwicklung und Nutzung von Fernmeldeinfrastrukturen und –diensten international in der Spitzengruppe Die Schweiz setzt die IKT zum Nutzen aller Menschen und zur Steigerung der Zukunftsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes ein
<p style="text-align: center;"><u>„Smarte“ Anwendungen für Energie, Umwelt, Raum und Infrastrukturen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Neue Technologien werden für effizienteren oder reduzierten Verkehr, verminderten Energieverbrauch und eine effiziente Infrastrukturnutzung eingesetzt
<p style="text-align: center;"><u>Stabilität und Verfügbarkeit des Internets</u></p> <ul style="list-style-type: none"> In der Schweiz ist ein sicherer, stabiler und bezahlbarer Zugang zu den Kernressourcen des Internets und zu den auf dem Internet basierenden Diensten und Anwendungen gewährleistet und kann für die politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung genutzt werden
<p style="text-align: center;"><u>Wahrung von Medienvielfalt und Service public als Grundlage der Demokratie</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Die Schweiz verfügt über ein vielfältiges und qualitativ hochstehendes Mediensystem, das auch unter sich verändernden Bedingungen diejenigen Leistungen erbringt, die für die Entfaltung der Einzelnen, die gesellschaftliche, kulturelle und wirtschaftliche Entwicklung sowie die demokratische Meinungs- und Willensbildung notwendig sind

Massnahmen 2015: Welche Massnahmen sollen bis zum Ende der Legislatur umgesetzt werden?
Massnahme der Legislaturplanung 2011-2015
<ul style="list-style-type: none"> Aktualisierung und Umsetzung der Strategie für eine Informationsgesellschaft
Weitere Massnahmen (zusätzlich zur Legislaturplanung 2011-2015)
<p style="text-align: center;"><u>Weiterentwicklung des globalen und nationalen Regelwerks für die Informationsgesellschaft</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Aktive Mitarbeit in den entsprechenden internationalen Gremien bei der Weiterentwicklung des

<p>Regelwerks für die Verwaltung und Nutzung des Internets und anderer IKT gemäss den Bedürfnissen der Bürger und der Wirtschaft nach freiheitlichen, demokratischen und rechtsstaatlichen Grundsätzen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stärkung des Netzwerks und der Allianzen auf nationaler und internationaler Ebene mit Partnern, welche gleiche oder ähnliche Ziele verfolgen
<p style="text-align: center;"><u>Wachsende wirtschaftliche Bedeutung der Breitbandinfrastruktur</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Sicherstellen von zukunftssträchtigen Rahmenbedingungen, welche der Dynamik des Fernmeldewesens und der Entwicklung und Nutzung von IKT und darauf basierender Anwendungen Rechnung tragen • Förderung des Schutzes der Konsumentinnen und Konsumenten sowie der Fernmeldeinfrastruktur
<p style="text-align: center;"><u>„Smarte“ Anwendungen für Energie, Umwelt, Raum und Infrastrukturen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Förderung von intelligenten Verkehrsmanagementsystemen • Unterstützung der Betreiber im Rahmen der geltenden Kompetenzaufteilung gegenüber dem Bund bei der Entwicklung des elektronischen Ticketings mit differenzierten Tarifen im öffentlichen Verkehr • Förderung von reisefreier Kommunikation und Arbeit • Ermöglichung elektronischer Arbeit in öffentlichen Verkehrsmitteln • Steigerung der Energie- und Ressourceneffizienz der IKT und Sicherung der Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit der Infrastrukturen durch IKT
<p style="text-align: center;"><u>Stabilität und Verfügbarkeit des Internets</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Schaffen von Voraussetzungen und Rechtsgrundlagen, um in der Schweiz einen stabilen, sicheren und bezahlbaren Zugang von Einzelnen und Unternehmen zu den Kernressourcen des Internets zu gewährleisten
<p style="text-align: center;"><u>Wahrung von Medienvielfalt und Service public als Grundlage der Demokratie</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Sicherstellung der Finanzierung des Service public auf nationaler und lokaler Ebene in einem sozial verträglichen und akzeptierten Umfang über die Revision des Bundesgesetzes über Radio und Fernsehen • Schaffen von Voraussetzungen, damit sowohl die SRG als auch die Verlagshäuser in der Lage sind, ihre Leistungen zugunsten von Einzelnen, Gesellschaft und politischem System auch unter Bedingungen der Onlinemedien zu erbringen

4.4 Schaffung von Rahmenbedingungen für eine effektive und effiziente Aufgabenerfüllung

Wirkungsziele: Was soll bis 2030 erreicht werden?
<p style="text-align: center;"><u>Verbesserung von Kohärenz und bereichsübergreifender Zusammenarbeit</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Die Synergien zwischen den Aufgabenbereichen des UVEK sind optimal genutzt, verbleibende Ziel- und Interessenkonflikte werden effizient und fair geregelt
<p style="text-align: center;"><u>Optimierung der Organisation des UVEK</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Die Organisation des UVEK ermöglicht eine optimale Aufgabenerfüllung Strategische und operative Aufgaben sind im Hinblick auf eine Reduktion von Risiken konsequent getrennt
<p style="text-align: center;"><u>Neue Zusammenarbeitsformen mit dem Privatsektor</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Eine verstärkte Nutzerfinanzierung wird über differenzierte Tarifmodelle umgesetzt, und Service public-Aufträge werden wo sinnvoll vermehrt ausgeschrieben
<p style="text-align: center;"><u>Verbesserung der Verfahren</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Planungs-, Prüf- und Genehmigungsverfahren sind so einfach und zeitsparend wie möglich gestaltet
<p style="text-align: center;"><u>Weiterentwicklung der internationalen Zusammenarbeit</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Die UVEK-Aufgabengebiete sind international optimal abgestimmt
<p style="text-align: center;"><u>Weiterentwicklung der Definition von Service public</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Die Definition von Service public in den Aufgabengebieten des UVEK reflektiert den Stand der technischen Entwicklung, die herrschenden gesellschaftlichen Bedürfnisse und die Verhältnismässigkeit in Bezug auf die Finanzierbarkeit
<p style="text-align: center;"><u>Engagement für die Forschung in UVEK-relevanten Themenfeldern</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Die Forschungslandschaft Schweiz auf den Gebieten Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation und Raumentwicklung unterstützt optimal die Aufgabenerfüllung des UVEK
<p style="text-align: center;"><u>Sicherstellung hochwertiger Datenbanken und Analysen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Datenbanken und Analysen entsprechen den fachlichen Erfordernissen und sind auf dem Stand der technischen Möglichkeiten
<p style="text-align: center;"><u>Sicherstellung eines Gleichgewichts von Aufgaben und Ressourcen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Aufgaben und Ressourcen stimmen so überein, dass eine effiziente und effektive Verwaltungstätigkeit möglich ist

Personalpolitische Herausforderungen

- Das UVEK ist ein moderner, attraktiver Arbeitgeber, der das für seine anforderungsreichen Aufgaben notwendige Personal ausreichend rekrutieren und halten kann
- Der Nachwuchs an Ingenieurpersonal ist gesichert

Massnahmen 2015: Welche Massnahmen sollen bis zum Ende der Legislatur umgesetzt werden?

Verbesserung von Kohärenz und bereichsübergreifender Zusammenarbeit

- Aufwertung und verstärkte Nutzung der Koordinationskonferenz Verkehr (KKV) zur Abstimmung von Verkehrs- und Raumentwicklungspolitik

Optimierung der Organisation des UVEK

- Präzisierung der Departementsorganisation in Bezug auf die drei thematischen Schlüsselherausforderungen dieser Strategie
- Prüfen der Annäherung / Vereinheitlichung von Regulation, Planungsprozessen, Aufsichts- und Sicherheitsprozessen über alle Verkehrsträger
- Festlegen der aus Risikobetrachtung idealen Aufgabentrennung (evtl. je Amt oder je Verkehrsträger)

Neue Zusammenarbeitsformen mit dem Privatsektor

- *(zur Zeit keine spezifische Massnahme, Umsetzung im Rahmen der laufenden Tätigkeiten)*

Verbesserung der Verfahren

- Prüfung möglicher Vereinfachungen und Beschleunigungen von Planungs-, Prüf- und Genehmigungsverfahren

Weiterentwicklung der internationalen Zusammenarbeit

- Abstimmung der Prozesse auf EU-Vorgaben
- Aktive Mitarbeit in internationalen Gremien

Weiterentwicklung der Definition von Service public

- *(zur Zeit keine spezifische Massnahme, Umsetzung im Rahmen der laufenden Tätigkeiten)*

Engagement für die Forschung in UVEK-relevanten Themenfeldern

- *(zur Zeit keine spezifische Massnahme, Umsetzung im Rahmen der laufenden Tätigkeiten)*

Sicherstellung hochwertiger Datenbanken und Analysen

- Weiterentwicklung der Datensysteme zusammen mit den Kantonen, damit sie von allen Anwendern als zentrale Datenbanken und Informationssysteme verwendet werden

Sicherstellung eines Gleichgewichts von Aufgaben und Ressourcen

- *(zur Zeit keine spezifische Massnahme, Umsetzung im Rahmen der laufenden Tätigkeiten)*

Personalpolitische Herausforderungen

- Bewältigung über die Umsetzung der Personalstrategie Bundesverwaltung 2011-2015
- Bestimmung und Umsetzung von Massnahmen in drei prioritären Handlungsfeldern: Sicherstellung des Fachkräftebedarfs, Leistungs- und Ressourcenorientierung sowie Nutzung des Potenzials der Vielfalt.

5 Umsetzung, Aktualisierung und Kommunikation

Die Departementsstrategie hat, wie im Kapitel 1 erwähnt, einerseits eine *Orientierungsfunktion nach innen und aussen* und soll andererseits als *Führungsinstrument innerhalb des Departements* eingesetzt werden.

In Bezug auf die Umsetzung und die Zuständigkeiten gilt der Grundsatz, dass keine neuen Umsetzungsstrukturen geschaffen werden. Vielmehr soll die Strategie *über die Linienorganisation umgesetzt* werden und innerhalb der bestehenden Strukturen als Arbeitsinstrument dienen. Dies heisst konkret, dass die Strategie eine Grundlage für die jährlichen Zielvereinbarungen zwischen der Departements- und den Amtsleitungen bildet und im Departement regelmässig thematisiert wird.

Jährlich werden die *Massnahmen überprüft* und aktualisiert, wobei bei Bedarf auch andere Elemente der Departementsstrategie angepasst werden können. Auf *Ende der Legislaturperiode 2011-2015* wird die Strategie *gesamthaft überprüft* und, sofern nötig, umfassend überarbeitet. Dies wird optimal mit dem Prozess für die Legislaturplanung 2015-2019 abzustimmen sein, soll doch die UVEK-Strategie auch ein Instrument sein, um frühzeitig und auf effiziente Weise die UVEK-Vorschläge für die nächste Legislaturplanung vorzubereiten.

Die *Mitarbeitenden des UVEK* werden *periodisch* über die Fortschritte bei der Umsetzung *orientiert*, um damit die Strategie nicht nur bei den Amtsleitungen, sondern auch bei der gesamten Belegschaft im Bewusstsein zu verankern und deren Engagement für „die gemeinsame Sache“ laufend zu stärken und zu erneuern.

Die UVEK-Strategie steht auch Aussenstehenden über das Internet zur Verfügung und kann damit den Dialog mit Akteuren ausserhalb des Departements unterstützen.