



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Departementsstrategie UVEK 2016

Bern, den 31. August 2016



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

**Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK**

Impressum

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

Zitierweise: Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK: Departementsstrategie UVEK 2016, Bern 2016

Bezug: www.uvek.admin.ch/strategie

Kontakt: info@gs-uvek.admin.ch

Auch auf Französisch und Italienisch erhältlich

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung und Zweck der Strategie	2
2	Ausgangslage	4
2.1	Bevölkerungswachstum	4
2.2	Verkehrsentwicklung	4
2.3	Energie.....	5
2.4	Bodennutzung.....	6
2.5	Umwelt	7
2.6	Digitalisierung	8
2.7	Kostenentwicklung des Bauwerks Schweiz.....	9
2.8	Gesellschaftliche und ökonomische Veränderungen.....	10
3	Herausforderungen 2030	11
3.1	Verminderung des Energie- und Ressourcenverbrauchs	11
3.2	Abstimmung von Verkehrs- und Raumentwicklung	14
3.3	Digitale Entfaltung der Schweiz	16
3.4	Schaffung von Rahmenbedingungen für eine effektive und effiziente Aufgabenerfüllung	18
4	Ziele und Massnahmen	22
4.1	Verminderung des Energie- und Ressourcenverbrauchs	23
4.2	Abstimmung von Verkehrs- und Raumentwicklung.....	26
4.3	Digitale Entfaltung der Schweiz	29
4.4	Schaffung von Rahmenbedingungen für eine effektive und effiziente Aufgabenerfüllung	32
5	Umsetzung, Aktualisierung und Kommunikation	35

1 Einleitung und Zweck der Strategie

Die 2012 verabschiedete UVEK-Strategie *orientiert sich am Konzept und an den Anforderungen einer nachhaltigen Entwicklung*, deren Bedeutung anlässlich der UNO-Konferenz über nachhaltige Entwicklung vom Juni 2012 („Rio+20“) erneut unterstrichen wurde und im September 2015 am UNO-Sondergipfel zur Verabschiedung der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung („Agenda 2030“) führte. Es rücken drei spezifische thematische Herausforderungen für das UVEK in den Vordergrund: Verminderung des Energie- und Ressourcenverbrauchs, Abstimmung von Verkehrs- und Raumentwicklung, Digitale Entfaltung der Schweiz (Mitgestaltung der Informationsgesellschaft). Deren Bewältigung ist zentral für eine langfristig tragfähige 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 bei seinen Lösungsansätzen die drei Zieldimensionen (ökologisch, wirtschaftlich, sozial), die Langfristorientierung und die Wechselwirkungen mit dem globalen Umfeld ausgewogen berücksichtigen.

Die UVEK-Strategie behandelt in erster Linie die Aufgaben der zum Departement gehörenden Bundesämter. Nur ergänzend erfasst werden die Betriebe und Anstalten sowie die ausserparlamentarischen Kommissionen, halbstaatlichen und privaten Institutionen und Unternehmen mit Bundesbeteiligung, bei denen das UVEK Aufgaben als Eigner, Aufsichtsbehörde oder Regulator wahrnimmt. Die Strategie sollte bewusst auf diejenigen Bereiche eingegrenzt werden, in welchen das UVEK eine unmittelbare und direkte Einflussmöglichkeit besitzt.

Im Jahre 2012 wurde beschlossen, dass die Strategie alle vier Jahre überprüft und wo nötig überarbeitet werden soll. Für das Jahr 2016 wurde eine Aktualisierung vorgenommen und es entstand die vorliegende Strategie 2016. Diese unterscheidet sich von der Strategie 2012 insbesondere dadurch, dass sich deren dritte thematische Herausforderung nicht mehr auf die Mitgestaltung der Informationsgesellschaft beschränkt, sondern die Digitale Entfaltung der Schweiz zum Gegenstand hat. Die UVEK-Strategie steht in Ergänzung zu verschiedenen anderen Strategien und Planungen von Bundesrat und Parlament, wie z.B. Legislaturplanung 2015-2019, Strategie Digitale Schweiz, Strategie nachhaltige Entwicklung 2016-2019, Raumkonzept Schweiz, sektorale Strategien (Infrastrukturstrategie, Energiestrategie 2050, Biodiversitäts-, Klimaanpassungsstrategie, Massnahmenplan Grüne Wirtschaft etc.).

Welche *Rolle* kann die *UVEK-Strategie* übernehmen? Sie ersetzt selbstverständlich die anderen Planungen nicht. Sie soll einen *Orientierungsrahmen und eine Klammer bzw. eine Verständigungsbasis* über alle Teilbereiche des UVEK bilden. Sie soll allen Organisationseinheiten des UVEK und letztlich allen Mitarbeitenden aufzeigen, in welche Richtung die Departementsleitung die dem UVEK zugewiesenen Sachbereiche weiterentwickeln will, wobei bei der Erarbeitung die Ämter eng einbezogen wurden.

Die Strategie soll 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 in die Lage versetzen, auf einer soliden Grundlage und auf effiziente Weise Vorschläge für die nächste Legislaturplanung 2019-2023 zu entwickeln (siehe dazu Kapitel 5).

Darüber hinaus soll die Strategie *die vom UVEK verfolgte Politik gegenüber Aussenstehenden* – anderen Departementen, dem Parlament oder bundesexternen Akteuren (Kantonen, Wirtschaft, Verbänden, Bevölkerung etc.) – *transparent machen*. Das UVEK ist sich bewusst, dass abschliessende Entscheide in vielen Fällen beim Gesamtbundesrat, beim Parlament oder beim Stimmvolk liegen.

Die Ausführungen zur Strategie 2016 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 2019 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.

2.1 Bevölkerungswachstum

Die Bevölkerung der Schweiz hat zwischen 1960 und 2014 von 5,4 Millionen auf 8,2 Millionen zugenommen. Laut den aktuellen Szenarien des Bundesamtes für Statistik dürfte die Bevölkerung beim mittleren Szenario bis 2030 auf 9,5 Millionen anwachsen. Die sprichwörtliche «10-Millionen-Schweiz» wäre bei diesem Szenario um das Jahr 2040 herum Realität. Dabei ist davon auszugehen, dass das erwartete Bevölkerungswachstum verstärkt im urbanen Raum stattfinden wird¹. Einen weiteren wichtigen Faktor stellt die Alterung dar. Kommen gegenwärtig auf 100 Erwerbstätige 34 Pensionierte, werden es bei gleich bleibendem Pensionsalter im Jahr 2030 ungefähr 46 und 2045 ungefähr 55 Personen sein. Zusammen mit dem Wirtschaftswachstum bestimmt die Bevölkerungsentwicklung massgeblich die Menge und die Art der Nachfrage nach Verkehrsleistungen, Energie, Bodenfläche sowie digitaler Infrastruktur und prägt damit die UVEK-Aufgaben in besonderem Mass.

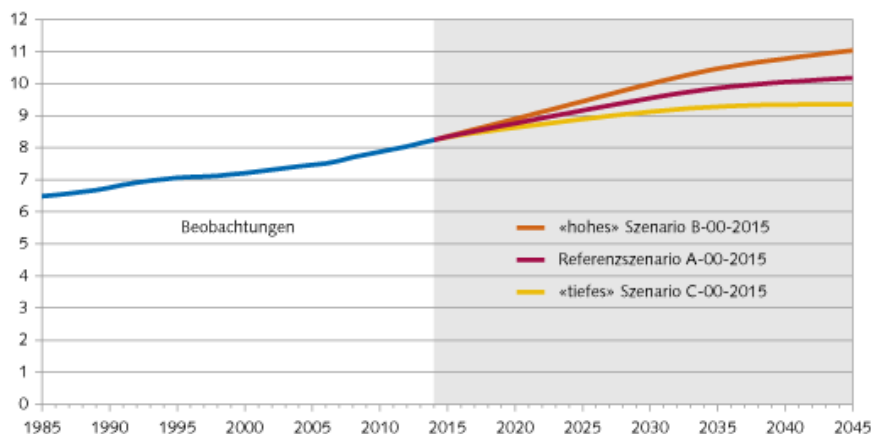


Abbildung 1 Entwicklung der ständigen Schweizer Wohnbevölkerung bis 2045 nach drei Grundszenarien, in Millionen

2.2 Verkehrsentwicklung

Zwischen 1960 und 2015 hat sich das reale Bruttoinlandprodukt der Schweiz mehr als verdreifacht. In derselben Zeitspanne wuchs der Schienenverkehr um über das Doppelte, der motorisierte Strassenverkehr nahm um den Faktor fünf, der Luftverkehr gar um mehr als das 22-fache zu. Wichtige bestimmende Faktoren dieser Mobilitätszunahme waren neben dem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum strukturelle Veränderungen wie sinkende relative Preise für Energie, eine intensivere nationale wie internationale Arbeitsteilung oder die stärkere räumliche Trennung von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit usw.

¹ Bundesamt für Raumentwicklung: Urbane Herausforderungen, Bern 2012

Tabelle 1: Entwicklung des Verkehrsaufkommens im Vergleich zum Bruttoinlandprodukt, 1960-2014²

	1960	2014	Zunahme
BIP real (in Mio. CHF)	167'180	532'915	319%
Personenverkehr Strasse (Mio. Pkm)	18'590	95'000	511%
Personenverkehr Schiene (Mio. Pkm)	7'973	20'010	251%
Güterverkehr Strasse (Mio. Tkm)	2'152	17'541	815%
Güterverkehr Schiene (Mio. Tkm)	4'315	10'751	249%
Luftverkehr (Anzahl Passagiere)	2'152'423	47'406'431	2202%

Neueste Berechnungen mit dem Nationalen Personenverkehrsmodell des UVEK (NPVM)³ zeigen, dass – auf der Grundlage des mittleren Bevölkerungsszenarios des Bundesamtes für Statistik (vgl. Abbildung 1) – zwischen 2010 und 2040 die Verkehrsleistungen des öffentlichen Verkehrs mit 52%, des motorisierten Individualverkehrs mit 18% und des Langsamverkehrs mit 32% zunehmen werden. Auf Basis von Berechnungen mit der Aggregierten Methode Güterverkehr (AMG) wird im Strassengüterverkehr bis 2040 ein Wachstum der Tonnenkilometer um 33% erwartet, im Schienengüterverkehr um 45%.

2.3 Energie

Zwischen 1960 und 2014 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. Belief sich der Anteil der Gesamtenergieausgaben am BIP beispielsweise 1980 auf 7,4 Prozent, waren es 2015 4,1 Prozent.

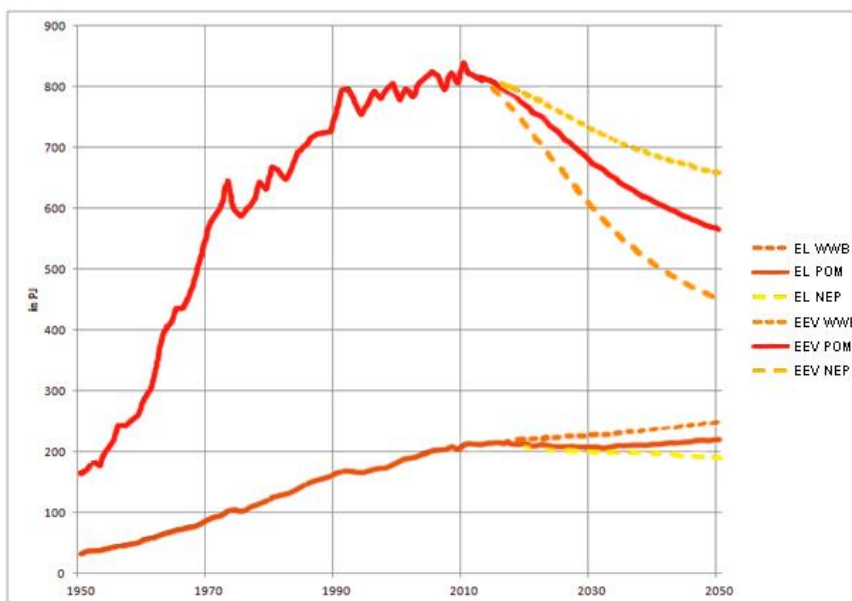


Abbildung 2 : Endenergie- (EEV) und Elektrizitätsverbrauch (EL) bis 2050 der Szenarien „Weiter wie bisher WWB“, „Politische Massnahmen Bundesrat POM“ und „Neue Energiepolitik NEP“ in PJ (3,6 PJ = 1 TWh)

Gemäss den für die Energiestrategie 2050 erneuerten Szenarien des Endenergie- und Elektrizitätsverbrauchs wird der Gesamtenergieverbrauch in der Schweiz zwischen 2010 und 2050 – je nach Szenario – mehr oder weniger stark abnehmen, während das Bruttoinlandprodukt weiter wächst. Der Entwurf des Energiegesetzes zum ersten

² Bericht des Bundesrates vom 17. September 2010 „Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz“, S. 51 (Daten aktualisiert bis 2014)

³ <http://www.are.admin.ch/verkehr/05345/05367/index.html?lang=de>

Massnahmenpaket der Energiestrategie 2050 sieht vor, dass im Jahr 2035 der durchschnittliche Energieverbrauch pro Person um 43% tiefer sein soll als im Jahre 2000.

Allen Szenarien gemeinsam ist eine Verschiebung der Energienachfrage von den fossilen Energieträgern hin zur Elektrizität. Diesem Befund steht die im Jahr 2011 getroffene Entscheidung von Bundesrat und Parlament gegenüber, dass die Schweiz schrittweise aus der Atomenergie aussteigen soll. Gemäss Entwurf des Energiegesetzes soll im Jahre 2035 die inländische Stromproduktion aus erneuerbaren Energien mindestens 14'500 GWh, diejenige aus Wasserkraft zusätzlich 37'400 GWh betragen. Im Jahre 2014 betrug die Elektrizitätsproduktion der erneuerbaren Energien 2'616 GWh und diejenige aus Wasserkraft 35'471 GWh.

Massive Überkapazitäten bei der Stromproduktion führten in den letzten Jahren auf dem europäischen Strommarkt zu einem Preiszerfall. Gründe für diese Überkapazitäten in Europa sind der Einbruch der Kohlepreise auf den Weltmärkten aufgrund der Schiefergasförderung (Fracking-Gas) in den USA sowie die tiefen CO₂-Preise im europäischen Emissionshandelssystem. Beide Effekte führten dazu, dass sich der Weiterbetrieb oder das Hochfahren von bereits abgeschriebenen und stillgelegten Kohlekraftwerken insbesondere in Deutschland wieder lohnte. Die in den letzten Jahren aufgrund der Finanz- und Schuldenkrise erhebliche Abkühlung der Konjunktur sowie Energie-Effizienzmassnahmen haben zudem bewirkt, dass die Nachfrage nach Energie gesunken ist. In Europa trägt ausserdem der von Deutschland stark subventionierte Zubau erneuerbarer Energien zu den Überkapazitäten bei.

In der Schweiz sind die durchschnittlichen Strom-Grosshandelspreise von 118 CHF/MWh im Jahr 2008 auf 43 CHF/MWh im Jahr 2015 gefallen. Der tiefe Marktpreis deckt die Gestehungskosten der meisten schweizerischen Wasserkraftwerke und auch der Kernkraftwerke nicht mehr, zumindest nicht für den Anteil Energie, den diese im freien Markt verkaufen. Im internationalen Handel leiden die Schweizer Produzenten zudem unter dem starken Schweizer Franken, der ebenfalls zum Preiszerfall und zur Reduktion der Margen beiträgt.

2.4 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 die Zersiedlung und eine ineffiziente Bodennutzung.

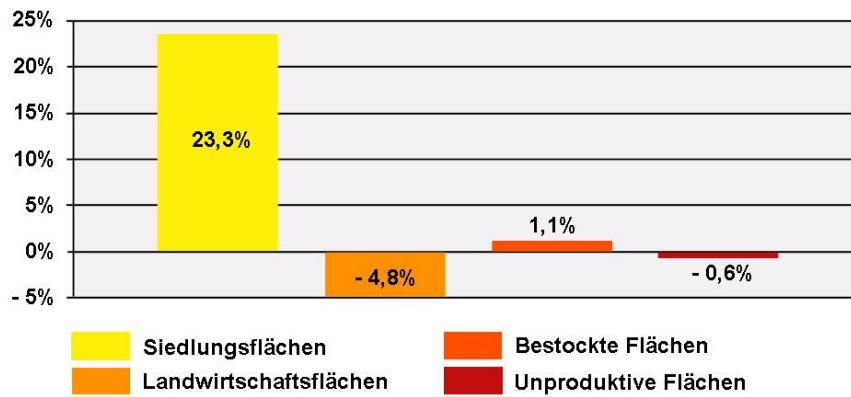


Abbildung 3 Entwicklung der Hauptbereiche der Arealstatistik in 24 Jahren (1979/85–2004/09) (Datenbasis 63,1% der Fläche der Schweiz)

2.5 Umwelt

In den letzten Jahrzehnten konnten in verschiedenen Bereichen, in denen technische Möglichkeiten zur Verfügung standen (z.B. in der Luftreinhaltung, in der Abfallwirtschaft, im qualitativen Gewässerschutz oder beim Schutz vor Naturgefahren) zwar markante Verbesserungen erzielt werden, es besteht jedoch weiterhin Handlungsbedarf. Problematisch bleibt die Situation bei den Treibhausgasemissionen, die erst stabilisiert werden konnten, während Gesetz und Klimawissenschaft eine absolute Absenkung fordern (vgl. Abbildung 4). Immer bedeutsamer wird die Problematik des Ressourcenverbrauchs⁴, 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 weltweit höchsten zählt⁵. Auch schreiten der Verlust an Biodiversität und ihrer Ökosystemleistungen sowie die Landschaftsveränderungen ungebremst fort. Trotz bedeutenden Anstrengungen zur Verbesserung des Schutzes vor Naturgefahren in den letzten Jahrzehnten leben noch immer 1,8 Mio. Menschen in Hochwassergefahrengebieten. 1,7 Mio. Arbeitsplätze, 840 Mia. Sachwerte und ein Drittel der Verkehrsinfrastruktur sind von Naturgefahren bedroht⁶. 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 vielen Gebieten immer noch die Immissionsgrenzwerte überschreitet. So sind in der Schweiz tagsüber 1.6 Millionen Menschen von schädlichem oder lästigem Strassenlärm betroffen⁷. Die Überschreitung der Lärmimmissionsgrenzwerte kann, wie z.B. um den Flughafen Zürich, zu politischen Konfliktsituationen führen.

⁴ S. hierzu den vom Bundesrat am 20. April 2016 verabschiedeten Bericht «Grüne Wirtschaft – Massnahmen des Bundes für eine ressourcenschonende, zukunftsfähige Schweiz».

⁵ 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.

⁶ Umgang mit Naturgefahren in der Schweiz Bericht des Bundesrats in Erfüllung des Postulats 12.4271 Darbellay vom 14.12.2012.

⁷ Bundesamt für Umwelt (2014): Lärmbelastung durch Strassenverkehr in der Schweiz. Zweite nationale Lärmberechnung, Stand 2012.

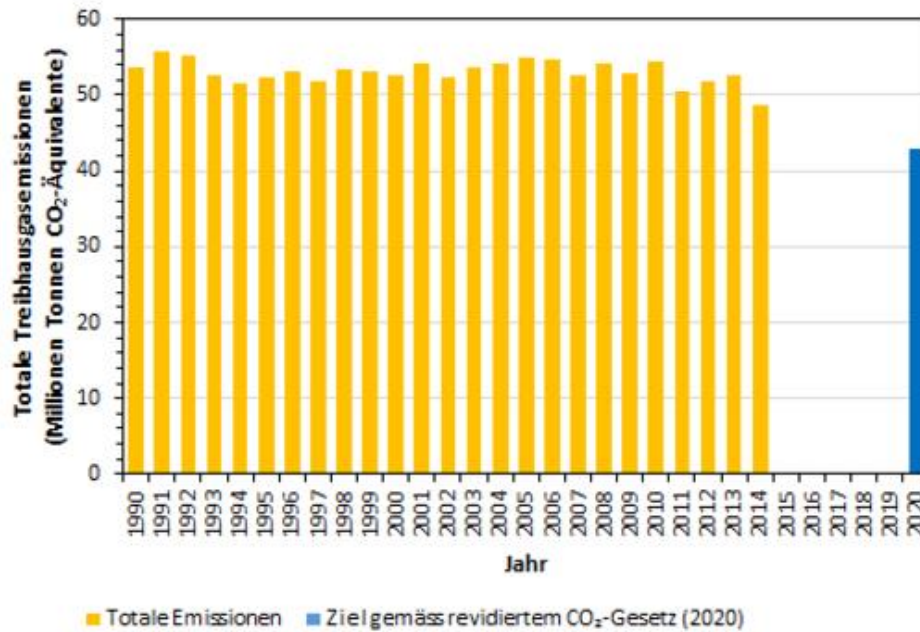


Abbildung 4 Entwicklung der gesamten Treibhausgasemissionen seit 1990, inklusive Ziel nach CO₂-Gesetz für das Jahr 2020

2.6 Digitalisierung

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 (vgl. Abbildungen 5 und 6). 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 und Geschäftsmodelle mit Einfluss auf Verkehr, Konsum, Arbeit, Demokratie, Gesellschaft etc. Die flächendeckende, unterbrochlose Verfügbarkeit leistungsfähiger Netzinfrastrukturen wird damit zu einem entscheidenden Standortfaktor. Die gesellschafts- und wirtschaftspolitische Bedeutung von Daten wächst exponentiell. Vor diesem Hintergrund gilt es, Fragen des Zugangs, des Umgangs und des Schutzes von Daten im nationalen und internationalen Kontext zu analysieren und hierbei auch die Rolle der öffentlichen Hand zu definieren.

Im Bereich des Verkehrs, sowohl im Individual- als auch im öffentlichen Verkehr, wird die Digitalisierung neue Geschäftsmodelle ermöglichen, welche Auswirkungen auf die heutige Verkehrsnachfrage, die Art der Verkehrserbringung und die Unternehmensstruktur haben dürften. Die Verkehrsteilnehmer werden dank vollständiger und zeitnaher Information ihr Verkehrsverhalten schneller der aktuellen Situation anpassen können. Die Sharing Economy wird die Bedeutung des Besitzes eines Fahrzeuges relativieren. Neue, verkehrsträgerübergreifende Angebote, welche primär als Dienstleistung konzipiert sein dürften, werden die Flexibilität der Verkehrsteilnehmer erhöhen.

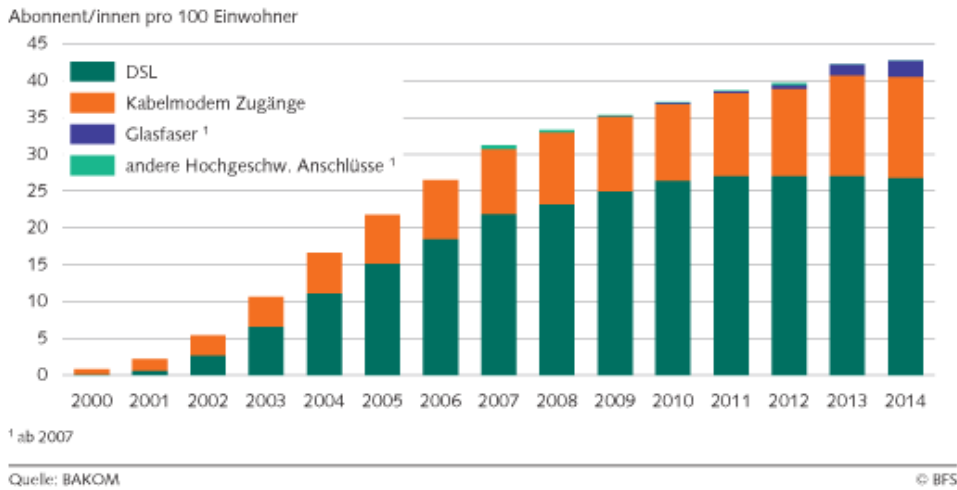


Abbildung 5 Hochgeschwindigkeits-Internet in der Schweiz, Entwicklung 2000-2014

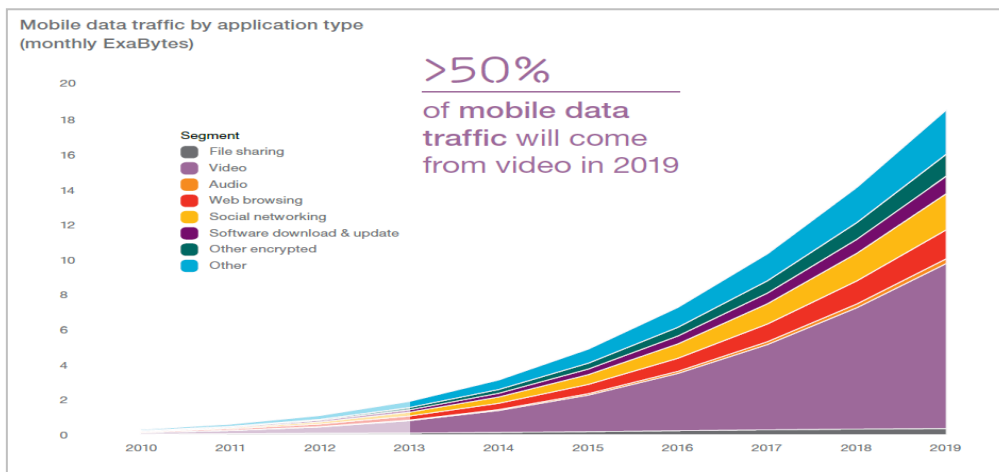


Abbildung 6 Entwicklung des weltweiten mobilen Datenverkehrs nach Diensten

2.7 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)⁸. 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 1'550 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, bei der Siedlungsentwässerung oder bei der Entsorgung der Siedlungsabfälle bestehen zweckmässige Finanzierungsmechanismen, die mittels verursachergerechten Gebühren eine dauerhafte Finanzierung ermöglichen. Im übrigen Verkehrsbereich stammen die Mittel mehrheitlich aus zweckgebundenen Fonds und allgemeinen Steuermitteln. Im Bereich der nationalen Strasseninfrastruktur ist von 2014 bis 2030 bezogen auf bereits laufende oder beschlossene Vorhaben für den Ausbau, Betrieb und den Unterhalt mit einem kumulierten Mittelbedarf von rund 42 Milliarden Franken zu rechnen, in Prüfung befinden sich Vorhaben von weiteren rund

⁸ 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

6 Milliarden Franken⁹. In Bezug auf die Schieneninfrastruktur lauten die analogen Zahlen rund 84 Milliarden bzw. für den weiteren Ausbau rund 7 bis 12 Milliarden Franken¹⁰.

2.8 Gesellschaftliche und ökonomische Veränderungen

Zur Ausgangslage zählen schliesslich auch eine Vielzahl sozioökonomischer und politischer Umfeldveränderungen, von denen als besonders UVEK-relevant die verstärkte Internationalisierung und die wachsende internationale Konkurrenz um 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 soziodemografische (z.B. Einwanderung, Alterung, sich verändernde Konsumgewohnheiten), wirtschaftliche (z.B. Wettbewerbsdruck, Kostenentwicklungen), technische (weitere Durchdringung aller Lebensbereiche mit IKT), ökologischen (z.B. Klimawandel und steigende Ressourcenknappheit) und politische (z.B. regulatives Umfeld in Europa) Treiber – 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.

⁹ Botschaft zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds, zur Schliessung der Finanzierungslücke und zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (BBL 2015-2065)

¹⁰ Simulation des Bahninfrastrukturfonds (BAV). Für den zukünftigen Ausbau im Rahmen eines STEP 2030 wurden Varianten von 7 bzw. 12 Mrd. Franken bis 2030 / 2035 zugrunde gelegt.

3 Herausforderungen 2030

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

- Verminderung des Energie- und Ressourcenverbrauchs
- Abstimmung von Verkehrs- und Raumentwicklung
- Digitale Entfaltung der Schweiz

Diese Herausforderungen sind nicht eindeutig voneinander getrennt, sondern stehen in intensiver Wechselwirkung. So beeinflusst die Energie- auch die Verkehrspolitik und die Raumplanung und umgekehrt. Eine zentrale Rolle spielt die Digitalisierung, deren Errungenschaften unser Leben heute zunehmend bestimmen. Mit ihrer guten Ausgangslage namentlich im Bereich der IKT hat die Schweiz die Chance, von der fortschreitenden Digitalisierung in allen Lebensbereichen zu profitieren und ihre Wohlfahrt langfristig nicht nur zu sichern, sondern zu mehren. Der durch die zunehmende Durchdringung von IKT verursachte Transformationsprozess betrifft die Gesellschaft, die Wirtschaft, die Mobilität, die staatsnahen Unternehmen wie auch den Staat und beeinflusst im wesentlichen Masse den Umgang mit den Herausforderungen des Departements (Querschnittsthema).

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 anspruchsvollen Vollzugsaufgaben, wie z.B. die Güterverkehrsverlagerung, der Vollzug des Umweltrechts, sicherheitsbezogene Aufgaben in Verkehr und Energie, medienpolitische Aufgaben oder die Sicherstellung des Service public, nicht abgewertet werden. Die einwandfreie Erfüllung dieser Aufgaben bleibt in Zukunft ein zentrales Erfordernis. Die fokussierte Strategie soll 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 Paris 2015 von der Staatengemeinschaft anerkannte Ziel, den globalen Temperaturanstieg auf deutlich unter 2°C, nach Möglichkeit sogar unter 1.5°C zu beschränken, verlangt global eine Reduktion der Treibhausgasemissionen auf netto null Prozent bis 2050. Grosser Handlungsbedarf besteht in Bezug auf Ressourcen: Der Verbrauch an nicht erneuerbaren Ressourcen – dies umfasst auch fossile Energieträger - muss minimiert werden, der Verbrauch an erneuerbaren Ressourcen soll gemindert werden, dass deren Erneuerungspotenzial nicht beeinträchtigt wird. Der Verlust der Biodiversität muss gestoppt werden, sodass deren Ökosystemleistungen der Wirtschaft und Gesellschaft weiterhin zur Verfügung stehen. Im Weiteren muss die Effizienz der Ressourcen- und Energienutzung stark gesteigert werden.

Die Digitalisierung bietet Chancen im Zusammenhang mit der Energie- und Ressourceneffizienz. Die daraus resultierenden Möglichkeiten für Wirtschaft und Gesellschaft sind zu nutzen. Der Umbau des Energiesystems mit der Stärkung der Energieeffizienz und dem Zubau der Energieproduktion aus erneuerbaren Quellen in einem Ausmass, das den Verzicht auf Kernkraftwerke ermöglicht, aber auch die Zielerreichung der Klima- und

Biodiversitätsstrategien und die Verringerung des Ressourcenverbrauchs setzen eine Reihe grundlegender Neuorientierungen voraus. Mit anderen Worten, die Schweiz bedarf einer Wirtschaftsweise, welche die Knappheit begrenzter Ressourcen und die Regenerationsfähigkeit erneuerbarer Ressourcen berücksichtigt, die Effizienz der Ressourcen- und Energienutzung verbessert und damit die Leistungsfähigkeit der Wirtschaft und die Wohlfahrt insgesamt stärkt.

- Zielorientierte Weiterentwicklung des Instrumentariums: Das politische Instrumentarium muss strategisch und zielorientiert auf den längerfristigen klima-, energie- und ressourcenpolitischen Handlungsbedarf ausgerichtet werden. Dafür sind die bisher dominanten regulativen Instrumente der Energie- und Umweltpolitik (Stromverbrauchs-, Produktevorschriften, planerische Ansätze, Emissionsgrenzwerte etc.) laufend dem Stand der Technik anzupassen, damit die technischen Möglichkeiten ausgeschöpft werden können. Sie sollen ergänzt und erweitert werden durch neue Instrumente mit dynamischem Anreizcharakter (z.B. Steueranreize, Energieetiketten, Labels, Anreizsysteme für Rohstoffrückgewinnung und Recycling) oder die Unterstützung von freiwilligen Massnahmen (z.B. Branchenvereinbarungen). Die bestehenden Förderinstrumente wie die kostendeckende Einspeisevergütung (KEV) und die CO₂-Abgabe inklusive Teilzweckbindung für Gebäuderenovationen sollen optimiert und zum vorgesehenen Zeitpunkt 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 gross. Sie umzusetzen ist anspruchsvoll. Mithilfe von IKT als zentralem Element von intelligenten Energie- und Umweltprozessen sind innovative Lösungen in vielen Bereichen (Netze, Mobilität, Industrie, Bau- und Gebäudetechnik, Kreislaufwirtschaft, Erhebung und Bewirtschaftung von Umweltdaten) möglich, indem durch ihren Einsatz der Energie- und Ressourcenverbrauch insgesamt besser überwacht und optimiert werden kann. Die Digitalisierung trägt insbesondere dazu bei, die zunehmende Integration von erneuerbaren Energien in die Stromnetze zu bewerkstelligen. Neue technische Lösungsansätze, die unter Schlagworte wie „Cleantech“ oder „Smart Energy, Grids, Roads, Buildings“ zusammengefasst werden können, sind primär Sache von Wissenschaft und Wirtschaft, sollen vom Staat aber unterstützt werden. Durch den Ausbau von Forschung und Entwicklung, die gezielte Unterstützung des Wissens- und Technologietransfers zwischen Forschung und Wirtschaft sowie durch anreizorientierte Massnahmen ist darauf hinzuwirken, dass die technischen Potenziale im Sinne des Ressourcenschutzes wie auch der -effizienz ausgeschöpft werden. Es gilt, die daraus entstehenden wirtschaftlichen Chancen zu nutzen.
- Sicherung der Ökosystemleistungen: Leistungen, welche von der Natur erbracht werden, tragen massgeblich zur Abfederung des Klimawandels und CO₂-Speicherung, Minderung von Risiken aus Naturgefahren, Nahrungsmittelproduktion, Standortattraktivität usw. bei. Sie können meist technisch nicht oder nur mit einem signifikant höheren Kostenaufwand, als die Leistungssicherung selber, ersetzt werden. Entsprechend gilt es, Ökosysteme wie Boden, Wald, Gewässer nachhaltig zu nutzen, deren Resilienz zu gewährleisten und deren Leistungserbringung langfristig zu erhalten. Bund, Kantone und Gemeinden werden inhaltlich und finanziell einen massgeblichen Beitrag für diese Leistungserhalt leisten müssen.
- Sicherstellung der Finanzierung und einer effizienten Leistungserbringung: Beim Zubau erneuerbarer Energiequellen, der Umgestaltung von Energienetzen und der starken Steigerung der Nutzungseffizienz sämtlicher erneuerbaren und nichterneuerbaren Ressourcen 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. Gleichzeitig unterstützt die Digitalisierung eine optimierte Netzentwicklung und kann dadurch Kosten eines konventionellen Infrastrukturausbaus sowie negative Wirkungen auf Raum und Boden reduzieren. Sie ermöglicht die Schaffung neuer Märkte und Dienstleistungen im Energiebereich, indem sie den Endverbrauchern eine aktivere Rolle ermöglicht. Eine wichtige Herausforderung für den Staat wird darin liegen, verlässliche und förderliche Rahmenbedingungen für private Investitionen im Energie- und Ressourcenbereich zu schaffen. Die Rahmenbedingungen der Schweizer Energiewirtschaft, insbesondere der Wasserkraft, sind so auszugestalten, dass diese mit den internationalen Entwicklungen Schritt halten kann und konkurrenzfähig ist.

- Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus: Im Rahmen des energie- und ressourcenpolitischen Absenkpfadens 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 Versorgungs- und Entsorgungssicherheit in einem umfassenden Sinn. Dazu müssen Bund, Kantone und Gemeinden gemäss ihren Zuständigkeiten, aber auch private Unternehmen beitragen. Bei der Versorgungssicherheit ist dem Marktzugang und internationalen Kooperationen angemessen Rechnung zu tragen.
- Verbesserung der Kohärenz der Politiken auf Bundesebene und zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden: Die anstehenden Herausforderungen verlangen ein gut 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 besseren Planung und Koordination im Spannungsfeld von energie-, raum- und umweltpolitischen Zielsetzungen. Die historisch gewachsene Kompetenzverteilung zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden stösst in vielen Fällen an Grenzen, welche die Bewältigung der anstehenden Herausforderungen erschweren und zeitintensiv machen. Gerade im Zusammenhang mit Planungsverfahren betreffend erneuerbare Energien, Übertragungsnetze und Standortsuche für ein geologisches Tiefenlager für radioaktive Abfälle sind neue Zusammenarbeitsformen und vermehrt funktionalräumliche Ansätze zu verfolgen. Dabei sind die Interessenvertreter und Investoren einzubeziehen, die im Energiebereich eine entscheidende Rolle spielen.
- Stärkung der internationalen Rahmenbedingungen: Das Ziel der Verminderung des Energie- und Ressourcenverbrauchs kann in vielen Bereichen nur durch internationale Massnahmen, Zusammenarbeit und Regeln erreicht werden. Eine aktive internationale Umweltpolitik für ein umfassendes, kohärentes, effektives und effizientes internationales Umweltregime leistet daher einen wichtigen Beitrag zur Verminderung des Energie- und Ressourcenverbrauchs global und in der Schweiz. Damit sollen eine Stärkung des Engagements der internationalen Gemeinschaft zugunsten des Ressourcenschutzes, die Förderung von internationalen Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Nutzung der natürlichen Ressourcen und die Vermeidung von Wettbewerbsnachteilen für die Schweizer Wirtschaft angestrebt werden.

3.2 Abstimmung von Verkehrs- und Raumentwicklung

Sollen Bodenverbrauch, Zersiedlung, aber auch die Kostenentwicklung im Bereich der Verkehrsinfrastruktur begrenzt werden, müssen die Anstrengungen für die Abstimmung von Verkehrs- und Raumentwicklung verstärkt werden:

- Bessere Abstimmung von Verkehrs- und Raumplanung:** Die koordinierte Verkehrs- und Raumentwicklungspolitik, z.B. mittels des Sachplans Verkehr, ist konsequent weiter zu führen und die Steuerungsfunktion der Raumplanung des Bundes ist zu stärken.

Erstens muss auf Stufe Bund und soweit möglich mit den Kantonen die Gesamtverkehrsoptik durch eine wirkungsvollere Koordination zwischen Strassen-, Schienen-, Luft- und Langsamverkehr vertieft werden. Das UVEK stellt die wesentlichen Eckpunkte in einem Leitbild Mobilität 2040 für die UVEK-interne Arbeit zusammen. Der Handlungsbedarf wird aufgrund einheitlicher, verkehrsträgerübergreifender Verkehrsprognosen (Verkehrsperspektiven 2040) festgelegt. Die Ausbauprogramme für die Verkehrsträger werden durch abgestimmte Planungs- und Finanzierungssysteme umgesetzt (z.B. Fondsfinanzierung Schiene und Strasse, zeitlich und inhaltlich abgestimmte Ausbauschritte). Dabei sind insbesondere die Chancen zu nutzen, die sich durch die Digitalisierung und neue, intermodale Mobilitätsangebote ergeben.

Zweitens ist diese Gesamtverkehrspolitik eng mit der Raumplanung – mit dem „Raumkonzept Schweiz“¹¹ als konzeptionellem Dach – und den kantonalen Richtplänen 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 die Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt (Klima, Biodiversität, Landschaft, Lärm, Luft etc.) sowie die Minderung von Risiken aus Naturgefahren und technischen Risiken frühzeitig und systematisch zu klären. Die Ausbauprogramme auf Strasse und Schiene sowie vom Bund konzessionierte oder bestellte Angebote sollen die raumordnungspolitischen Ziele unterstützen.
- Weiterentwicklung des Instrumentariums:** Das Potenzial zur effizienteren Nutzung von Infrastrukturen und Raum ist beträchtlich. Die rasch voran schreitende Digitalisierung bietet viele Chancen: Sie ermöglicht zum einen eine intensivere Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen, indem durch neue Technologien die Fahrzeuge besser ausgelastet werden sowie dichter und flüssiger fahren können. Zum anderen eröffnet die Verfügbarkeit von immer mehr und besseren Informationen zum Mobilitätsverhalten der Nutzer neue Perspektiven für die Bereitstellung von neuen und aufeinander abgestimmten Mobilitätsangeboten: Die Nutzer werden durch vollständige und zeitgerechte Informationen vermehrt unterstützt, um ihre Verhalten flexibel anpassen zu können. Die Grenzen zwischen privatem und öffentlichem Verkehr werden zunehmend verwischt, und es entstehen neue Märkte in der Zone zwischen regulierten privaten (Taxis etc.) und öffentlichen Angeboten (öV). Mit den herkömmlichen regulativen Instrumenten, wie z.B. der Raumplanung und der Bereitstellung von Infrastrukturen können die Potenziale nur ungenügend ausgeschöpft werden. Die Regulierung ist auf die neue Welt auszurichten, um ihre Möglichkeiten für die Bereitstellung besserer intermodaler Angebote nutzen zu können, den Zugang zu Informationen zu ermöglichen, neue Geschäftsmodelle

¹¹ 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

zuzulassen und geschlossene Vertriebsmodelle zu öffnen. Chancengleichheit der Anbieter sicherzustellen und den Datenschutz zu gewährleisten.

Instrumente mit Anreizcharakter sind voranzutreiben (z.B. Mobility Pricing mit verursachergerechten verkehrsträgerübergreifend abgestimmten Gebühren- und Tarifmodellen, neue Tarifsysteme mit nachfragesteuerndem Anreizcharakter insbesondere zu Hochverkehrszeiten, Elimination von bestehenden Fehlanreizen), um den Akteuren ein immanentes wirtschaftliches Interesse zu nachhaltigem Handeln zu geben. Zudem soll mit neuen Preismodellen eine neue Balance zwischen Preis und Erlös, Nachfrage und attraktivem Angebot erreicht werden. Nicht zuletzt 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 zur effizienteren Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen müssen konsequenter entwickelt und umgesetzt werden, um die bestehenden Infrastrukturkapazitäten und Transportmittel (Erhöhung Besetzungsgrad) besser auszunutzen und auf vermeidbare Ausbauten verzichten zu können. IKT und die vermehrte Nutzung von Daten bieten die Chance, das Zusammenspiel zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern zu verbessern (Intermodalität), indem sie die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer gezielt mit Informationen versorgen und ihnen die Nutzung verkehrsträgerübergreifender Angebote erleichtern. Damit kann ein Teil des zukünftigen Verkehrswachstums aufgefangen werden. Auch eine effiziente Kapazitätsbewirtschaftung und die Verkehrsvermeidung durch raumplanerische Massnahmen vermögen das zukünftige Verkehrswachstum nicht aufzufangen. Dazu braucht es einen Kapazitätsausbau der Verkehrsträger, um zu verhindern, dass in der Schweiz Verkehrszusammenbrüche zur Realität werden und stark ansteigende Stauzeiten sowie überfüllte Züge und Busse noch mehr vermindert werden können. Die künftige Investitionstätigkeit ist strategisch so auszurichten, dass das Gesamtverkehrssystem durch intelligente, vernetzte Anwendungen optimiert und auf die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen abgestimmt wird. Die zentralen Verkehrsträger sollen ihre Funktion weiterhin wahrnehmen können, ohne dadurch die raum- und umweltpolitischen Ziele zu untergraben und die Risiken durch natürliche und technische Gefahren weiter ansteigen zu lassen. Als ergänzender Lösungsansatz ist Mobility Pricing zur örtlich und zeitlichen Steuerung von Nachfragespitzen weiter zu entwickeln. Durch die zeitlich differenzierte Bepreisung von Verkehrsleistungen soll das Verkehrsaufkommen besser auf die verfügbaren Kapazitäten abgestimmt werden. Mobility Pricing ist verkehrsträgerübergreifend und aufkommensneutral umzusetzen. Die konzeptionellen und rechtlichen Voraussetzungen für erste Pilotanwendungen sind zu schaffen.
- Sicherstellung der Finanzierung: Die Strassen- und Schieneninfrastruktur sollen beide nachhaltig und berechenbar über Fonds-Lösungen finanziert werden. Die Mittel decken sowohl den Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturen wie auch den Ausbau, der jeweils in mehrjährigen Ausbauprogrammen dem Parlament zum Entscheid unterbreitet wird. Die nachhaltige Finanzierung setzt voraus, dass die zweckgebundenen Finanzierungsquellen in ihrem Aufkommen langfristig gesichert bleiben. Ein Teil der Verkehrsfinanzierung wird durch Mineralölsteuern finanziert. Diese Finanzierungsquelle wird wegen verbrauchsärmeren Motoren und Elektromobilität an Bedeutung verlieren und die Erschliessung neuer Finanzierungsquellen notwendig machen. Zudem werden bestimmte Fahrzeuge dadurch nicht erfasst. Die Mineralölsteuer ist daher weiter zu entwickeln. Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) hat als Lenkungssteuer

massgeblich zur Effizienz des Strassengütertransportes und zur Erneuerung der Fahrzeugflotte mit umweltschonenden Fahrzeugen (EURO VI) beigetragen. Mittelfristig ist die Steuerungswirkung der LSWA auf weitere Umweltziele hin zu überprüfen. Herausforderungen punkto Finanzierung bilden auch die effiziente Erbringung von Grundversorgung / Service public sowie die Priorisierung der Projekte.

- 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“), soweit sie im Zuständigkeitsbereich des UVEK liegt. Ein entsprechend hohes Sicherheitsniveau muss in enger Abstimmung der zuständigen Bundesorgane unter Beachtung der 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, die finanzielle Tragbarkeit und die internationale Kooperation anzustreben.
- Grenzüberschreitende Planung und Koordination: Die Raum- und die Verkehrsentwicklung werden immer stärker durch das europäische Umfeld mitgeprägt. Dies gilt sowohl grossmassstäblich, indem die Luftfahrtpolitik, die Güterverkehrs-Verlagerungspolitik oder die Bahnpolitik zunehmend durch Regulierungen oder Investitionsentscheide im Rahmen der Europäischen Union beeinflusst werden. Es gilt aber auch im kleinmassstäblichen 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 Digitale Entfaltung der Schweiz

Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) durchdringen immer mehr Bereiche unseres Lebens. Dies betrifft spezifisch das UVEK als für die elektronischen Medien, die Telekommunikation, das Postwesen und die Informationsgesellschaft federführendes Departement. Aus strategischer Sicht besteht die Herausforderung darin, sich der politischen Verantwortung zu stellen, welche sich aus dem durch die Digitalisierung bedingten, umfassenden Strukturwandel ergibt. Dazu müssen die entsprechenden Weichen gestellt werden. Die digitale Transformation bestehender Strukturen macht ein Umdenken auf allen Ebenen erforderlich, da traditionelle Formen des Zusammenlebens und des Wirtschaftens in Frage gestellt werden. Die IKT prägen und beeinflussen auch chancen- und risikoseitig immer stärker die anderen Aufgabenbereiche des UVEK, dem sich in den nächsten Jahren besonders die folgenden Herausforderungen stellen werden:

- Wachsende wirtschaftliche Bedeutung der IKT-Infrastruktur: Eine hochbreitbandige, robuste und sichere Netzwerkinfrastruktur ist die Voraussetzung für die Entwicklung von zunehmend mobilen Lebens- und Arbeitsformen, Dienstleistungen und Produkten in der Informationsgesellschaft. Der Ausbau dieser Infrastruktur erfolgt primär marktgetrieben und im Wettbewerb zwischen verschiedenen Übertragungsnetzen. Die Marktdynamik wird durch die Bereitstellung von Ressourcen wie Frequenzen und die Weiterentwicklung von vorhandenen, anzupassenden Regulierungsinstrumenten aufrechterhalten. Ein offener und diskriminierungsfreier Zugang zu diesen Netzen muss unter Wahrung der Leistungs-, Sicherheits-, Verfügbarkeits- sowie Umweltaforderungen gewährleistet werden. Die Netze sind möglichst wirtschaftlich zu nutzen; Durch die zunehmende Digitalisierung bei der Übertragung von Daten sind Effizienzgewinne anzustreben.

- Gewährleistung von vielfältigen und zuverlässigen Diensten: Für die digitale Entfaltung der Schweiz ist entscheidend, dass auf dieser Infrastruktur Dienste angeboten werden. Durch geeignete regulatorische Rahmenbedingungen ist dafür zu sorgen, dass der Markt vielfältige, qualitativ hoch stehende und innovative Dienstleistungsangebote bereitstellt.
- Stabilität und Verfügbarkeit der Internetressourcen: Angesichts der grossen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bedeutung des Internets sind dessen Stabilität und Verfügbarkeit essenziell. Dafür ist namentlich zu gewährleisten, dass der Zugang der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Akteure in der Schweiz zu knappen Internetressourcen wie Adressierungselementen stets in ausreichendem Masse gesichert ist und diese zum Nutzen der Schweiz und ihrer vorteilhaften Positionierung im virtuellen Raum eingesetzt werden können. Dies betrifft sowohl die country code Top Level Domain .ch wie auch die an die Eidgenossenschaft delegierte generische Top Level Domain .swiss. 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 in einem internationalen Umfeld, welches alle Anspruchsgruppen einschliesst, zur Weiterentwicklung dieser Regeln beitragen mit dem Ziel, dass die Nutzung des Internets nach freiheitlichen, nicht diskriminierenden, verantwortungsvollen, demokratischen und rechtsstaatlichen Grundsätzen gemäss den Bedürfnissen der Bürger und der Wirtschaft erfolgen kann.
- „Smarte“ Anwendungen für Energie, Umwelt, Raum und Mobilität: IKT bieten vielfältige Chancen, um Prozesse energetisch und ressourcenbezogen zu optimieren oder physische Aktivitäten, wie z.B. Reisen, durch virtuelle Aktivitäten zu ersetzen. Zur Erschliessung und Nutzung technischer Potenziale gilt es, die IKT gezielt als intelligente, „smarte“ Steuerungselemente und Dienste einzusetzen. Dabei führt das Zusammenwachsen verschiedener Infrastrukturnetze zu neuen 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.
- Zukunftsorientierte und kohärente Datenpolitik: Es sind zukunftssträchtige politische Rahmenbedingungen zu formulieren, die der zunehmenden gesellschafts- und wirtschaftspolitischen Bedeutung von Daten Rechnung tragen. Vor diesem Hintergrund gilt es namentlich Fragen des Zugangs, des Umgangs und des Schutzes von Daten im nationalen und internationalen Kontext sowie die Rolle der öffentlichen Hand zu analysieren. Hierbei ist nach Massgabe der Verhältnismässigkeit zwischen Nutzungs- und Schutzinteressen an Daten abzuwägen.
- 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. Die Fragen der adäquaten Grundversorgung im Medienbereich und der Befähigung zur Nutzung des Medienangebotes bedürfen politisch abgestützter Antworten.

- Zugang zu digitalen Inhalten: Die Konsumentinnen und Konsumenten wollen von überall her und mobil auf die von ihnen gekauften Inhalte zugreifen können. Es sind deshalb die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass in der Schweiz unter Einhaltung der entsprechenden Eigentums- und Urheberrechte digitale Inhalte ohne Barrieren genutzt werden können.
- Multi-Stakeholder-Ansatz: Auf nationaler wie auf internationaler Ebene sind zahlreiche Akteure und Prozesse in die digitale Entfaltung der Schweiz involviert. Dies erfordert eine beständige Vernetzung, innerhalb und ausserhalb der Bundesverwaltung. Dieser Prozess wird national unter der Federführung des UVEK organisiert.
- Offenheit für neue Geschäftsmodelle im Bereich Verkehr und Medien: Die Digitalisierung schafft neue Geschäftsmodelle, welche in erster Linie auf der Vermittlung von Dienstleistungen basieren. Solche Leistungen sind insbesondere in heute geschützten und regulierten Märkten zu erwarten wie zum Beispiel Taxi und öffentlicher Verkehr. Sie schaffen für Kunden neue Wahlmöglichkeiten, stellen aber gleichzeitig hohe Anforderungen an die Regulierung (z.B. Definition der Selbständigkeit, Datenhoheit, Zugang zu Vertriebssystemen). Gerade Unternehmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs dürften von den Entwicklungen herausgefordert sein. Sie sind heute weitgehend in administrierten Märkten tätig und gestalten ihr Marktumfeld durch branchenweite Standards selber. Durch neue Angebote (z.B. Mobility as a Service) oder alternative Vertriebssysteme dürfte sich grösserer Anpassungsbedarf ergeben.

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 oder der Agglomerationsprogramme, muss noch konsequenter genutzt werden. Neue Plattformen und Wege zur Schaffung einer höchst möglichen Kohärenz sind zu schaffen. Die bestehenden Koordinationsgremien, wie z.B. die Koordinationskonferenz Verkehr (KKV) und die Koordinationskonferenz Umwelt/Energie (KKUE), müssen für eine wirkungsvolle und frühzeitige Abstimmung genutzt werden. Verbleibende Ziel- oder Interessenkonflikte sind transparent innerhalb des UVEK zu entscheiden.
- Optimierung der Organisation des UVEK: Die Organisation des UVEK hat sich im Wesentlichen bewährt. Optimierte Organisationsformen und Prozessabläufe innerhalb der Ämter sind anzustreben. Als Basis für die optimale IKT-Unterstützung sind von den Verwaltungseinheiten die Geschäftsprozesse zu optimieren und die Modellierung der Geschäftsprozesse zu dokumentieren. Sie sollen insbesondere helfen, die UVEK-Politik in den genannten Schwerpunktthemen schlagkräftiger zu gestalten und kohärent zu gestalten. 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 und es sind allfällige Synergiepotenziale zu nutzen. Im Besonderen ist dabei die Rolle der Raumentwicklung bei der Entwicklung, Planung und Koordination der Infrastrukturen zu stärken.

- Verstärkte Nutzerfinanzierung und punktuelle Ausschreibungen: 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. Zur Sicherstellung der Grundversorgung in den verschiedenen Aufgabengebieten sind auch Aufträge an den Privatsektor denkbar und eventuell diesbezügliche Mechanismen zu entwickeln.
- 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, Optimierung – sind auszuschöpfen und elektronische Verfahren grundsätzlich zu ermöglichen. Standardanwendungen der Informatik sind zu vereinheitlichen und zu aktualisieren sowie Synergien bei den Fachapplikationen zu nutzen. Der Einführung von elektronischen Möglichkeiten (eGovernment) zur medienbruchfreien und effizienten Abwicklung von Verfahren muss ein hoher Stellenwert beigemessen werden. Die UVEK-Verwaltungseinheiten sollen ihre Anstrengungen im Bereich eGovernment bündeln.
- Governance: Es ist auf eine effiziente und speditive Umsetzung von Governance-Aufgaben zu achten.
- 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 Departementsebene und soweit sinnvoll mit dem EDA stärker zu koordinieren. EU-Vorgaben sollen auf ihre Notwendigkeit und Wirkung im spezifisch schweizerischen Kontext überprüft werden. Der internationale Erfahrungsaustausch auf fachlicher Ebene ist zu stärken, um von „best practices“ in anderen Ländern zu lernen. Gleichzeitig ist die aktive Mitarbeit in internationalen Gremien auf für die Schweiz relevante Themengebiete zu begrenzen.
- Weiterentwicklung der Definition von Service public: Technische Entwicklungen (z.B. im Bereich der IKT) und Grenzverschiebungen zwischen Markt und Politik (z.B. als Folge von Reformen bei Bahn und Post) können Aktualisierungen der bestehenden Definitionen des Service public 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 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 und im Zusammenhang mit der Energiestrategie 2050 intensiviert werden. Das UVEK sollte in Zusammenarbeit mit dem WBF darauf hinwirken, dass die Forschung künftig auf all seinen Themenfeldern einen ihrer Bedeutung entsprechenden Stellenwert hat. Die Forschungstätigkeit innerhalb des UVEK wird deshalb durch eine Koordinationsstelle abgestimmt.

- Stärkung der führungsrelevanten Datengrundlage und neues Führungsmodell Bund (NFB): Es ist wichtig, dass den UVEK-Ämtern rasch und zuverlässig wichtige führungsrelevante Daten (insb. Finanzzahlen) zur Verfügung stehen. Für Führungsentscheide ist eine bessere Nutzung der verfügbaren Datengrundlagen anzustreben. Das NFB schafft die Grundlagen für eine zielgerichtete und wirkungsorientierte Führung des Departements. Die Führung des Departements wird auf die Instrumente des NFB ausgerichtet.
- Sicherstellung hochwertiger Datenbanken und Analysen: Das UVEK als Departement mit langfristig zu planenden strategischen Aufgaben braucht qualitativ hochstehende Daten zur Aufgabenerfüllung, beispielsweise in den Bereichen Infrastrukturmanagement, Umwelt, Mobilität und Raumentwicklung. Die Technologien zur Erhebung der Daten (in-situ, Fernerkundung, Satelliten etc.) und die Datenbanken müssen sicher und zweckmässig sein. Dies bedingt eine intensivierte Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Statistik. Auch muss das Departement in der Lage sein, mit sehr grossen Datenmengen umgehen zu können. Im Sinne einer „Good Data Governance“ gilt es ferner, die Bereitstellung von Daten des Departements als Infrastrukturressourcen zur Weiterverwendung zu verstärken. Durch den Aufbau einer nationalen Dateninfrastruktur soll dem Open Data-Prinzip über die gesamte Verwaltung hinweg, in der Forschung und teilweise auch in der Privatwirtschaft zum Durchbruch verholfen werden. Der Aufbau einer solchen Dateninfrastruktur stellt einerseits einen Treiber für neue wirtschaftliche Aktivitäten und neue Geschäftsmodelle dar. Andererseits hilft er mit, neue Erkenntnisse für die Forschung und Gesellschaft zu gewinnen.
- Sicherstellung eines Gleichgewichts von Aufgaben und Ressourcen: Die anstehenden grossen Herausforderungen ebenso wie der Vollzug der bestehenden Aufgaben lassen den finanziellen und personellen Ressourcenbedarf ansteigen. Es wächst die Gefahr der Überlastung der Mitarbeitenden bzw. der zu starken Vergabe von Mandaten an externe Stellen. Aufgrund der parlamentarischen Vorgabe zu Stabilisierung des Personalbestandes wird es notwendig sein, mit klaren Priorisierungen innerhalb der Aufgabengebiete für ein Gleichgewicht von Aufgaben und Ressourcen zu sorgen. Zu prüfen ist, welche Aufgaben weniger wichtig sind oder mit weniger Personal erledigt werden können bzw. auf welche verzichtet werden kann. Hoher Stellenwert kommt der Personalführung und der Führungskompetenz zu. Der Rekrutierung und dem adäquaten Einsatz von qualifizierten Kaderleuten ist vermehrte Aufmerksamkeit zu schenken. Das Kompetenzmodell und die bundesweiten Grundanforderungen für Kader werden standardmässig genutzt.
- 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:
 - *Fachkräftebedarf*: Die Mehrheit der Mitarbeitenden des UVEK sind hochqualifizierte Fachkräfte. Das UVEK ist mit strukturell und zum Teil Lohn bedingten Rekrutierungsschwierigkeiten auf dem Arbeitsmarkt (insbesondere Ingenieurwesen, IKT und in Bereichen mit kleinem Reservoir auf dem Arbeitsmarkt) 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 hohe Engagement im Bereich der Berufsbildung, der Hochschulpraktika und der Integration von Menschen mit Behinderungen gilt es zu halten.

Optimierungsmassnahmen werden insbesondere in der Personalplanung, -rekrutierung, -führung und -entwicklung umgesetzt. Prozessübergreifend wird zur Erhöhung der Attraktivität und des Bekanntheitsgrads des UVEK als Arbeitgeber ein modernes und zielgruppenspezifisches Employer Branding (Arbeitgebermarkenbildung) unter Berücksichtigung der Arbeitgebermarke Bundesverwaltung und der Bedürfnisse der Verwaltungseinheiten aufgebaut.

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 2019* 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.
- 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 überprüfbar sind.
- Die in der Legislaturplanung 2015-2019 von Bundesrat und Parlament bereits festgelegten Massnahmen werden jeweils einleitend zu den Massnahmenübersichten aufgelistet. Die in den anschliessenden tabellarischen Übersichten dargelegten Massnahmen sind zusätzliche oder vertiefende Massnahmen, die notwendig sind, um den Herausforderungen begegnen zu können.
- Die nachfolgenden Massnahmenübersichten haben nicht abschliessenden Charakter, weitere Massnahmen können 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 (Gesamtweltbelastung) 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 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 • Die Energie- und Ressourceneffizienz in den IKT und durch die IKT ist verbessert
<u>Sicherung der Ökosystemleistungen</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Die Biodiversität ist reichhaltig, gegenüber Veränderungen reaktionsfähig und langfristig erhalten • Die Ökosystemleistungen sind gesichert und anerkannt • Die Modalitäten der Finanzierung und Abgeltung für die Nutzung von Ökosystemleistungen sind unter Berücksichtigung des Verursacherprinzips geklärt
<u>Sicherstellung der Finanzierung und einer effizienten Leistungserbringung</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Geeignete Gebühren- und Finanzierungsmodelle unterstützen die Finanzierung von Investitionen im Energie- und Ressourcenbereich • Geeignete Rahmenbedingungen und Anreize bestehen, so dass das Finanzsystem nachhaltig und im Dienste einer Schonung der natürlichen Ressourcen funktionieren kann • Die Rahmenbedingungen der Schweizer Energiewirtschaft ermöglichen die Teilnahme und Konkurrenzfähigkeit auf dem internationalen Markt • Die Finanzierung der Stilllegung der Kernanlagen sowie für die Entsorgung der radioaktiven Abfälle ist sichergestellt • Geeignete Rahmenbedingungen stellen sicher, dass die Anreize für Investitionen in Energieinfrastrukturen richtig gesetzt sind
<u>Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Die Schweiz ist im europäischen Versorgungskonzept für Energie optimal vertreten • Die Versorgungssicherheit der Schweiz mit Energie ist gewährleistet • Die Voraussetzungen für eine sichere Stilllegung von Kernanlagen und Entsorgung von Kernmaterialien sind gewährleistet • Die Sicherheit von Energieproduktionsanlagen ist gewährleistet

<ul style="list-style-type: none"> • Die Sicherheit des Kernmaterials in der Schweiz ist 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
<p><u>Verbesserung der Kohärenz der Politiken auf Bundesebene und zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bund, Kantone und Gemeinden setzen die energiepolitischen Ziele kooperativ und konstruktiv mit Wirtschaft und Haushalten um • Die Sachpolitiken des Bundes unterstützen die Umsetzung der Ziele der Energiestrategie 2050 sowie der Schonung der natürlichen Ressourcen wirkungsvoll
<p><u>Stärkung der internationalen Rahmenbedingungen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Das UNO-Umweltprogramm UNEP nimmt seine Aufgabe als Ankerinstitution für die globale Umweltpolitik effektiv wahr • Das internationale Klimaregime ist für die Zeit nach 2030 ambitioniert weiter entwickelt • Die im Rahmen der globalen Biodiversitätsstrategie formulierten Ziele sind umgesetzt • Die internationalen Rahmenbedingungen für ein nachhaltiges Chemikalien- und Abfallmanagement sind gestärkt • Die Umsetzung der UNO-Ziele für eine Nachhaltige Entwicklung (SDGs) wird international unterstützt und begleitet

<p>Massnahmen 2019: Welche Massnahmen sollen bis zum Ende der Legislatur umgesetzt werden?</p>
<p>Massnahmen der Legislaturplanung 2015-2019 (* = bereits umgesetzt)</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Energiestrategie 2050, Umsetzung 1. Massnahmenpaket auf Verordnungsstufe • Botschaft zur Strategie Stromnetze* • Botschaft zu einem Stromabkommen mit der EU • Botschaft zur Revision des Stromversorgungsgesetzes • Botschaft zur Revision des Wasserrechtsgesetzes • Botschaft zu einem Gasversorgungsgesetz • Sachplan Geologische Tiefenlager: Bundesratsbeschluss zu Etappe 2 • Bericht zum Entsorgungsprogramm der Entsorgungspflichtigen • Botschaft zur Klimapolitik für die Zeit nach 2020 (Totalrevision CO₂-Gesetz) • Bericht ans Parlament zur Strategie Nachhaltige Entwicklung 2016-2019* • Umweltbericht 2018 • Botschaft über Gesetzesanpassungen zur Umsetzung der Biodiversitätsstrategie • Botschaft über Gesetzesanpassungen zur Umsetzung des integralen Risikomanagements (Naturgefahren) • Konkretisierung und Umsetzung der Massnahmen für eine auf erneuerbaren Energien basierende und ressourcensparende Wirtschaft • Botschaft zur Ratifizierung des Pariser Klimaabkommens • Erarbeitung einer Revisionsvorlage für das Mineralölsteuergesetz ab 2020 (biogene Treibstoffe)

**Weitere Massnahmen
(zusätzlich zur Legislaturplanung 2015-2019)**

Zielorientierte Weiterentwicklung des Instrumentariums

- Klima- und Energielenkungssystem (KELS), nächste Etappen der Energiestrategie 2050
- CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen: Verschärfung der Emissionszielwerte von 130 g CO₂ auf 95 g CO₂ pro km bis 2020 gemäss Botschaft zum ersten Massnahmenpaket der Energiestrategie 2050 und in Anlehnung an die Entwicklungen in der EU
- CO₂-Emissionsvorschriften für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper: Einführung von CO₂-Emissionsvorschriften gemäss Botschaft zum ersten Massnahmenpaket der Energiestrategie 2050 und in Anlehnung an die Entwicklungen in der EU
- Berichterstattung über die Konkretisierung und Weiterentwicklung der Strategie für die Klimaanpassung
- Botschaft zur Verknüpfung des Emissionshandels für Industrieunternehmen mit dem EU-System
- Förderung von energieeffizienten und alternativen Fahrzeugantrieben (z.B. Elektro, Wasserstoff) durch Wissensaufbau und –vermittlung
- Berichterstattung und Weiterentwicklung Grüne Wirtschaft
- Schliessung noch offener und ungenügend geschlossener Stoffkreisläufe, damit vermehrt Sekundärrohstoffe eingesetzt sowie der Rohstoffbedarf und das Abfallaufkommen pro Einwohner gegenüber 2015 deutlich gesenkt werden können.
- Reduktion der Schadstoffemissionen von Fahrzeugen durch geeignete Zulassungs- und Verhaltensregeln

Erschliessung und Nutzung von technischen Potenzialen

- kontinuierliche Verbesserung von Qualität und Effizienz der Forschungsförderung auf der Basis der Ressortforschungskonzepte 2017-2020 der UVEK-Ämter
- Stärkung der Zusammenarbeit mit der Wirtschaft im Bereich Energie- und Materialeffizienz sowie Ökodesign
- Stimulieren der wirtschaftlichen Umsetzung von Resultaten aus Forschung und Entwicklung
- Förderprogramme für erneuerbare Energien sowie für Energieeffizienz, z.B. in den Bereichen Mobilität, Gebäuden sowie Industrie und Dienstleistungen
- Durchführung von Informations- und Sensibilisierungskampagnen

Sicherung der Ökosystemleistungen

- Berichterstattung über die Zielerreichung der Strategie Biodiversität Schweiz (Zwischenstand)
- Durchführung von Informations- und Sensibilisierungskampagnen
- Konsequente Umsetzung der Anforderungen der Gewässerschutzgesetzgebung, insbes. bei der Sicherstellung der Gewässerqualität und der ökologischen Funktion der Gewässer, Ausscheidung des Gewässerraums
- Überarbeitung des Landschaftskonzepts Schweiz
- Etablieren des nationalen Kompetenzzentrums Bodens

Sicherstellung der Finanzierung und einer effizienten Leistungserbringung

- 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
- Unterstützung von Initiativen, welche die ökologische Transparenz im Finanzsektor verbessern und Investitionen in nicht nachhaltige Anlagen und Produktionssysteme vermeiden

<p><u>Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Schweiz verfolgt die Koordinationsmechanismen der EU im Bereich der Energieversorgungssicherheit und bringt sich wo möglich ein • Lückenlose Fertigstellung der Karten der Naturgefahren; bis 2020 Umsetzung der Ergebnisse in der Nutzungsplanung und im Baubewilligungsverfahren in 80% der Gemeinden • Erarbeitung von Grundlagen für regionale Risikoanalysen und Gesamtplanungen als Grundlage für integrale Massnahmen zur Minderung der Risiken (Naturgefahren, technische Risiken auf ein tragbares Mass)
<p><u>Verbesserung der Kohärenz der Politiken auf Bundesebene und zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Planungsinstrumente und -verfahren bundesintern sowie in Zusammenarbeit mit Kantonen und Gemeinden betreffend erneuerbare Energien und Übertragungsleitungen • Verbesserung der Akzeptanz des Energietransports (z.B. durch Bodenverlegung von Hochspannungsleitungen, Gleichspannungsleitungen)
<p><u>Stärkung der internationalen Rahmenbedingungen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Stärkung des Engagements im UNO-Umweltprogramm UNEP zugunsten seiner wissenschaftlichen und politischen Aufgaben • Fortführen des aktiven, auf griffige und verbindliche Regeln ausgerichteten Engagements in den internationalen Umweltabkommen und -prozessen • Sicherstellen der Umweltdimension bei den UNO-Zielen für eine Nachhaltige Entwicklung (SDGs)

4.2 Abstimmung von Verkehrs- und Raumentwicklung

<p>Wirkungsziele: Was soll bis 2030 erreicht werden?</p>
<p><u>Bessere Abstimmung von Verkehrs- und Raumplanung</u></p> <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 • Die Lärmbelastung der Bevölkerung ist reduziert und die Belastungsgrenzwerte werden wo immer möglich eingehalten • Ruhige Gebiete werden erhalten und wo notwendig geschaffen. Die Siedlungsentwicklung ist mit den Ruhebedürfnissen der Bevölkerung abgestimmt. 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 • Die notwendigen Erweiterungsmöglichkeiten für die Luftfahrt-Infrastrukturen von nationaler Bedeutung sind mit den Mitteln der Richt- und Raumplanung langfristig gesichert. • Die Effizienz des Gesamtverkehrssystems hat sich verbessert

<p><u>Weiterentwicklung des Instrumentariums</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Die steigenden Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung werden durch ein verstärkt nutzerfinanziertes, optimal abgestimmtes, intermodales sowie grenzüberschreitend koordiniertes und nachhaltiges Verkehrssystem befriedigt • Sinnvolle Nutzung des technologischen Potenzials („intelligente, vernetzte Mobilität“) • Die Bepreisung der Verkehrsleistungen soll dazu beitragen, dass bestehende Infrastrukturen gleichmässiger ausgelastet sind, ohne die finanzielle Gesamtbelastung der Verkehrsteilnehmer zu erhöhen (Mobility Pricing) • Die Raumplanung verfügt über das nötige Instrumentarium, um die Koordination von Verkehrs- und Raumentwicklung wirksam zu fördern
<p><u>Sicherstellung der Funktionalität und Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Leistungsfähigkeit und Verfügbarkeit von Infrastrukturen und Verkehrsangeboten ist nachhaltig sichergestellt • Die Schweiz ist im Luftverkehr durch einen Hub mit mindestens einem Carrier optimal an die europäischen und wichtigsten weltweiten Zentren angebunden • Für die weiteren Bereiche der kommerziellen Luftfahrt werden günstige Voraussetzungen geschaffen
<p><u>Sicherstellung der Finanzierung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Finanzierung des Verkehrs ist langfristig gesichert und arbeitet verstärkt mit lenkenden, effizienzorientierten, marktwirtschaftlichen Anreizen
<p><u>Gewährleistung eines hohen Sicherheitsstandards</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Sicherheitsniveau der Schweizer Verkehrsträger gehört im europäischen Vergleich zu den Besten • Risiken durch Naturgefahren und Störfälle sind auf ein tragbares Mass reduziert
<p><u>Grenzüberschreitende Planung und Koordination</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Einbindung der Schweiz in das europäische Verkehrsnetz und Städtesystem hat sich weiter verbessert • Verstärkte IKT-Unterstützung für die erleichterte grenzüberschreitende Planung und Koordination • Die Raumplanung ist in funktionalen Räumen etabliert, so dass sie grenzüberschreitende Aufgabenstellungen in den Bereichen Siedlungs-, Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung sachgerecht erfüllen kann.

Welche Massnahmen sollen bis zum Ende der Legislatur umgesetzt werden?

**Massnahmen der Legislaturplanung 2015-2019
(* = bereits umgesetzt)**

- Botschaft zur 2. Etappe der Revision des Raumplanungsgesetzes
- Botschaft zur Freigabe der Mittel für das Agglomerationsprogramm 3. Generation
- Botschaft zur Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur (SBB und Privatbahnen) 2017-2020*
- Botschaft für einen Verpflichtungskredit zur Finanzierung des regionalen Personenverkehrs 2018-2021
- Verlagerungsbericht 2017
- Botschaft zum STEP Ausbauschritt 2030/35 (öffentlicher Verkehr)

- Botschaft zur Reform des Regionalen Personenverkehrs
- Botschaft zur Neuordnung der Organisation der Bahninfrastrukturen in der Schweiz
- Botschaft zur Teilnahme an der Europäischen Eisenbahnagentur
- Botschaft zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen
- Sachplan Verkehr – Verabschiedung des Massnamentils Infrastruktur Strasse
- Botschaft zur Teilrevision 1+ des Luftfahrtgesetzes*
- Bericht ans Parlament über die Luftfahrtpolitik der Schweiz*
- Sachplan Infrastruktur Luftfahrt – Verabschiedung der Änderung der Objektblätter Flughafen Zürich, Flughafen Genf und Flugplatz Dübendorf
- Entwicklung einer umfassenden Politik des ländlichen Raumes

**Weitere Massnahmen
(zusätzlich zur Legislaturplanung 2015-2019)**

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, bzw. beim Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF)
- Sachplan Verkehr Teil Programm: Gesamtüberarbeitung inkl. der Erarbeitung teilträumlicher Konzepte für national bedeutsame Knoten und Korridore
- Erarbeitung des UVEK-Leitbilds Mobilität
- Prüfung einer allfälligen Ablösung des mengenmässigen Verlagerungsziels durch ein Zielsystem
- Klärung von möglichen Steuerungsinstrumenten mit der EU
- 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 der Erarbeitung einer neuen Luftraumarchitektur samt zugehöriger Anpassungen der Flugplatzlandschaft (Langfrist-Projekt)
- Verkehrsträgerübergreifende Planung dank einer gemeinsam aktualisierten Planungsgrundlage durch die Verkehrsperspektiven 2040
- Sicherstellung und Weiterentwicklung der benötigten Datengrundlagen und Analyseinstrumente: verkehrsträgerübergreifend und im Zusammenspiel von Raumentwicklung und Mobilität
- Konsequente Umsetzung und Weiterentwicklung der Agglomerationsprogramme

Weiterentwicklung des Instrumentariums

- Mobility Pricing: Bericht zur Durchführung von Pilotprojekten und zu den rechtlichen Rahmenbedingungen
- Berücksichtigung des Vorrangs effizienter Bewirtschaftung der technischen Infrastrukturen und der Substanzerhaltung vor Kapazitätsausbau bei allen verkehrspolitischen Vorlagen
- Erarbeitung und Umsetzung von nationalen Massnahmenplänen zur Verringerung der Lärmbelastung und zum Schutz der Ruhe (Po. Barazzone 15.3840)

Sicherstellung der Funktionalität und Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur

- Erarbeitung Konzept des Bundesrates für den Gütertransport auf der Schiene (gemäss Art. 3 GüTG)
- Förderung der Einführung moderner Technologien im Eisenbahnverkehr – Ziel: Steigerung der Leistungsfähigkeit und der wirtschaftlichen Konkurrenzfähigkeit
- Verstärkung des Wettbewerbs im Verkehrsbereich

<ul style="list-style-type: none"> • Optimierung des Verkehrsflusses auf bestehenden Nationalstrassen durch bauliche, betriebliche und organisatorische Massnahmen (Fahrstreifenergänzungen, Pannestreifenumnutzung, Verkehrsmanagement, behinderungsarmer betrieblicher und baulicher Unterhalt, Einbezug anderer Verkehrsträger) • Ausarbeitung eines strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen, • Massnahmenplan Langsamverkehr • Ausarbeitung eines Konzepts zur Nutzung der Potentiale technologischer Entwicklungen im Bereich der Intelligenten Mobilität • Generelles Projekt zum Bau einer zweiten Röhre des Strassentunnels durch den Gotthard
<p><u>Sicherstellung der Finanzierung</u></p>
<ul style="list-style-type: none"> • Beschaffung zusätzlicher Mittel zur Finanzierung der steigenden Aufwendungen für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen • 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 • Konsequente Umsetzung der neuen Instrumente der Eisenbahngesetzgebung in der Planung gemäss FABI • Konsequente Umsetzung des Integralen Risikomanagements gemäss „Bericht Naturgefahren Schweiz“
<p><u>Grenzüberschreitende Planung und Koordination</u></p>
<ul style="list-style-type: none"> • Verstärkte IKT-Unterstützung für die erleichterte grenzüberschreitende Planung und Koordination.

4.3 Digitale Entfaltung der Schweiz

<p>Wirkungsziele: Was soll bis 2030 erreicht werden?</p>
<p><u>Wachsende wirtschaftliche Bedeutung der IKT-Infrastruktur</u></p>
<ul style="list-style-type: none"> • Die Schweiz gehört zu den führenden Ländern in Sachen Digitalisierung, sowohl in Bezug auf Forschung und Entwicklung als auch in Bezug auf Durchdringung und Nutzung digitaler Technologien und Anwendungen aller Art • Die Schweiz setzt die IKT zum Nutzen aller Menschen und zur Steigerung der Zukunftsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes ein • In allen Gemeinden der Schweiz ist Hochbreitband verfügbar
<p><u>Gewährleistung von vielfältigen und zuverlässigen Diensten</u></p>
<ul style="list-style-type: none"> • Durch geeignete regulatorische Rahmenbedingungen ist sicherzustellen, dass der Markt vielfältige, qualitativ hochstehende und bedarfsgerechte Dienstleistungsangebote bereitstellt.

<p><u>Stabilität und Verfügbarkeit der Internetressourcen</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><u>„Smarte“ Anwendungen für Energie, Umwelt, Raum und Infrastrukturen</u></p>
<ul style="list-style-type: none"> • Neue Technologien und Geschäftsmodelle werden verstärkt für effizienteren oder reduzierten Verkehr, verminderten Energieverbrauch und eine effiziente Infrastrukturnutzung eingesetzt
<p><u>Zukunftsorientierte und kohärente Datenpolitik</u></p>
<ul style="list-style-type: none"> • Die Schweiz ist als sicherer internationaler Datenspeicher und IKT-Hub etabliert • Der Zugang, der Umgang und der Schutz von Daten werden unter Abwägung von Schutz- und Nutzungsinteressen definiert • Wo möglich und sinnvoll, tritt der Staat die Verfügungsrechte über öffentliche Daten im Rahmen einer „open government data“ an Private ab
<p><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 • Die Rolle, Bedeutung und Tragweite der Grundversorgung im Medienbereich wird geklärt
<p><u>Zugang zu digitalen Inhalten</u></p>
<ul style="list-style-type: none"> • Die grenzüberschreitende Portabilität von urheberrechtlich geschützten Inhalten ist gewährleistet
<p><u>Multi-Stakeholder-Ansatz</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 • Im Rahmen des Dialogs „Digitale Schweiz“ tauscht sich der Bund regelmässig mit Vertreterinnen und Vertretern der Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft zu nationalen und internationalen Trends sowie Entwicklungen der Informationsgesellschaft aus

Welche Massnahmen sollen bis zum Ende der Legislatur umgesetzt werden?
Massnahmen der Legislaturplanung 2015-2019 (* = bereits umgesetzt)
<ul style="list-style-type: none"> • Bericht ans Parlament zur Definition des Service Public im Medienbereich* • Vernehmlassung und Botschaft zur Teilrevision des Fernmeldegesetzes, 1. Etappe • Aktualisierung und Umsetzung der Strategie Digitale Schweiz • Bericht ans Parlament zur Evaluation des Postgesetzes
Weitere Massnahmen (zusätzlich zur Legislaturplanung 2015-2019)
<u>Wachsende wirtschaftliche Bedeutung der IKT-Infrastruktur</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Sicherstellen von zukunftsträglichen Rahmenbedingungen, welche der Dynamik des Fernmeldewesens und der Entwicklung und Nutzung von IKT und darauf basierender Anwendungen Rechnung tragen • Verbesserung des Schutzes der Konsumentinnen und Konsumenten sowie der Fernmeldeinfrastruktur • Anpassung der Bestimmungen zum Schutz der Bevölkerung vor Funkstrahlung
<u>Gewährleistung von vielfältigen und zuverlässigen Diensten</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Aufnahme eines Dialoges zwischen den Zustelldienstleistern und dem Versandhandel zur Förderung und Bereitstellung innovativer Logistikdiensten für den E-Commerce
<u>Stabilität und Verfügbarkeit der Internetressourcen</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Konsolidierung der Nutzung von .swiss • Aktive Mitarbeit in den entsprechenden internationalen Gremien bei der Weiterentwicklung des 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 • Stärkung des Netzwerks und der Allianzen auf nationaler und internationaler Ebene mit Partnern, welche gleiche oder ähnliche Ziele verfolgen
<u>„Smarte“ Anwendungen für Energie, Umwelt, Raum und Mobilität</u>
<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 (z.B. mittels IKT-Unterstützung wie UCC) • Ermöglichung elektronischer Arbeit in öffentlichen Verkehrsmitteln • Steigerung der Energie- und Ressourceneffizienz der IKT und Sicherung der Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit der Infrastrukturen durch IKT • Einführung digitaler Planungsverfahren
<u>Zukunftsorientierte und kohärente Datenpolitik</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeiten einer Auslegeordnung zum Thema Datenpolitik im Bund zuhanden der GSK • Mitarbeit bei der Erarbeitung eines Konzepts zur gesamtheitlichen Regelung von Rechtsverhältnissen an Daten in der Schweiz, unter Berücksichtigung des internationalen Bezugs inkl. Verhältnis Schweiz-EU

<ul style="list-style-type: none"> Mitarbeit bei der Weiterentwicklung der Open Government Data-Strategie im Sinne einer Datenstrategie für Regierung und Verwaltung (inkl. Ausbau OGD-Portal, Einbezug der bundesnahen Betriebe, Erarbeitung der allenfalls notwendigen rechtlichen Grundlagen und Gouvernanzleitlinien für die Anwendung von Daten im öffentlichen Sektor)
<p><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 Teilrevision der Radio- und Fernsehverordnung (als Folge der Revision RTVG) Festlegung der Eckwerte für die Ausgestaltung der lokal-regionalen Rundfunklandschaft 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 Emeuerung der Konzession SRG SSR
<p><u>Multi-Stakeholder-Ansatz</u></p>
<ul style="list-style-type: none"> Organisieren und moderieren des Dialog-Prozesses inkl. der nationalen Konferenz 2017

4.4 Schaffung von Rahmenbedingungen für eine effektive und effiziente Aufgabenerfüllung

<p>Wirkungsziele: Was soll bis 2030 erreicht werden?</p>
<p><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><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><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><u>Verbesserung der Verfahren</u></p>
<ul style="list-style-type: none"> Vorhaben werden umsichtig geplant und unter Berücksichtigung der Verfahrensdauer frühzeitig initialisiert Planungs-, Prüf- und Genehmigungsverfahren sind so einfach und zeitsparend wie möglich gestaltet eGovernment für das effiziente Abwickeln von Verfahren mit dem Privatsektor und anderen Verwaltungsstellen ist eingeführt

<u>Weiterentwicklung der internationalen Zusammenarbeit</u>
<ul style="list-style-type: none"> Die UVEK-Aufgabengebiete sind international optimal abgestimmt
<u>Weiterentwicklung der Definition von Service public</u>
<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
<u>Engagement für die Forschung in UVEK-relevanten Themenfeldern</u>
<ul style="list-style-type: none"> Die Forschungslandschaft Schweiz auf den Gebieten Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation und Raumentwicklung unterstützt optimal die Aufgabenerfüllung des UVEK
<u>Sicherstellung hochwertiger Datenbanken und Analysen</u>
<ul style="list-style-type: none"> Datenbanken und Analysen entsprechen den fachlichen Erfordernissen und sind auf dem Stand der technischen Möglichkeiten
<u>Sicherstellung eines Gleichgewichts von Aufgaben und Ressourcen</u>
<ul style="list-style-type: none"> Aufgaben und Ressourcen stimmen so überein, dass eine effiziente und effektive Verwaltungstätigkeit möglich ist
<u>Personalpolitische Herausforderungen</u>
<ul style="list-style-type: none"> Das UVEK ist ein moderner, attraktiver Arbeitgeber, der das für seine anforderungsreichen Aufgaben notwendige Personal ausreichend rekrutieren und halten kann Der Nachwuchs an Fachkräften ist gesichert Alle Vorgesetzten verfügen über die stufengerechten Führungskompetenzen

Welche Massnahmen sollen bis zum Ende der Legislatur umgesetzt werden?

<u>Verbesserung von Kohärenz und bereichsübergreifender Zusammenarbeit</u>
<ul style="list-style-type: none"> Aufwertung und verstärkte Nutzung der Koordinationskonferenz Verkehr (KKV) zur Abstimmung von Verkehrs- und Raumentwicklungspolitik sowie der Koordinationskonferenz Umwelt/Energie (KKUE) zur Abstimmung Energie-, Umwelt- und Raumentwicklungspolitik
<u>Optimierung der Organisation des UVEK</u>
<ul style="list-style-type: none"> Optimierung der Führungssysteme und Verbesserung der Führungs- und Zusammenarbeitskultur nach den Anforderungen des NFB Optimierung der elektronischen Geschäftsverwaltung und der diesbezüglichen Organisation Verbesserte Nutzung der departementsinternen Synergien, (ev. mit externer Unterstützung) Präzisierung der Departementsorganisation in Bezug auf die drei thematischen Schlüsselherausforderungen dieser Strategie Prüfen der Annäherung / Vereinheitlichung von Regulation, Planungsprozessen, Aufsichts- und

<p>Sicherheitsprozessen über alle Verkehrsträger</p> <ul style="list-style-type: none"> • Festlegen der aus Risikobetrachtung idealen Aufgabentrennung (evtl. je Amt oder je Verkehrsträger)
<p style="text-align: center;"><u>Verbesserung der Verfahren</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Prüfung möglicher Vereinfachungen und Beschleunigungen von Planungs-, Prüf- und Genehmigungsverfahren; insb. Einführung von elektronischen Verfahren (eGovernment) • Allfällige Zielkonflikte (insb. Infrastruktur/Umwelt) werden frühzeitig erkannt und zwischen den Ämtern bereinigt • Ämter sind so organisiert, dass Verzögerungen (z.B. Fristerstreckungen) in den UVEK-Verfahren vermieden werden können
<p style="text-align: center;"><u>Weiterentwicklung der internationalen Zusammenarbeit</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung der Prozesse auf EU-Vorgaben • Aktive Mitarbeit in internationalen Gremien
<p style="text-align: center;"><u>Weiterentwicklung der Definition von Service public</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Evaluation des Postmarktes
<p style="text-align: center;"><u>Engagement für die Forschung in UVEK-relevanten Themenfeldern</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Koordination der Forschungstätigkeiten der UVEK-Verkehrsämter
<p style="text-align: center;"><u>Sicherstellung hochwertiger Datenbanken und Analysen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Weiterentwicklung der Datensysteme zusammen mit den Kantonen, damit sie von allen Anwendern als zentrale Datenbanken und Informationssysteme verwendet werden
<p style="text-align: center;"><u>Personalpolitische Herausforderungen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bewältigung über die Umsetzung der Personalstrategie Bundesverwaltung 2016-2019 respektive der vom Bundesrat festgelegten Sollwerte • Umsetzung der prioritären Massnahmen Wissensmentoring, flexible Arbeitsformen und Gender/Sprachen gemäss Policy und Auftrag vom Dezember 2014 an die Verwaltungseinheiten • Einführung weiterer Optimierungsmassnahmen in drei prioritären Handlungsfeldern: Sicherstellung des Fachkräftebedarfs, Leistungs- und Ressourcenorientierung sowie Nutzung des Potenzials der Vielfalt gemäss Umsetzungskonzept im Bereich Personalpolitik vom 12. November 2013 • UVEK-weite Umsetzung der Massnahmen im Bereich Employer Branding auf Basis der am 4.12.2015 von der GL freigegebenen Projektergebnisse (Markenplattform, Markenhierarchie und Employer Value Proposition, Slogans) • Die Durchlässigkeit zwischen privatem und öffentlichem Sektor ist zu fördern

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 2015-2019* wird die Strategie *gesamthaft überprüft* und, sofern nötig, umfassend überarbeitet. Dies wird optimal mit dem Prozess für die Legislaturplanung 2019-2023 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.