



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 259-2025
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2025.GRPARL.529

Eingereicht am: 11.09.2025

Fraktionsvorstoss: Nein
Vorstoss Ratsorgan: Nein
Eingereicht von: Dubler (Bern, GRÜNE) (Sprecher/in)
Lindegger (Roggwil, GRÜNE)
Gerber (Hinterkappelen, GRÜNE)
Scheuss (Biel/Bienne, GRÜNE)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 194/2026 vom 25. Februar 2026
Direktion: Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Ablehnung**

Einführung einer kantonalen Regelung zur kurzfristigen Reduktion des Verkehrs bei akuter Ozonbelastung

Hohe Ozonkonzentrationen gefährden die Gesundheit der Bevölkerung und führen regelmässig zu Grenzwertüberschreitungen im Sommer. Um die Ozonspitzen wirksam zu senken, braucht es kurzfristig umsetzbare, verkehrslenkende Massnahmen mit klar definierten Auslösekriterien.

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Grossen Rat eine Gesetzes- oder Verordnungsänderung zu unterbreiten, die:

1. verbindliche Auslösekriterien festlegt für das Ergreifen von kurzfristigen Massnahmen bei erhöhter Ozonbelastung (z. B. Überschreitung der Informations- bzw. Alarmschwelle gemäss Ozonverordnung);
2. verkehrslenkende Sofortmassnahmen vorsehen, wie temporäre Verkehrsbeschränkungen, befristete Temporeduktionen auf Autobahnen und Hauptverkehrsachsen (mit Ausnahmen für ÖV, Rettungsdienste, Berufsverkehr mit Nachweis sowie emissionsfreie Fahrzeuge);
3. Begleitmassnahmen zur Förderung des Umstiegs auf den öffentlichen Verkehr und die aktive Mobilität vorsieht (z. B. vergünstigte oder kostenlose ÖV-Tickets an Smogtagen);
4. ein effizientes Informations- und Warnsystem einrichtet (Web, Social Media, Radio, Pushmeldungen), um Bevölkerung und Wirtschaft rechtzeitig über Massnahmen zu informieren;

5. Monitoring und Evaluation vorsieht, um die Wirksamkeit der getroffenen Massnahmen regelmässig zu überprüfen und anzupassen.

Begründung:

Hohe Ozonbelastungen stellen insbesondere für Kinder, ältere Menschen und Personen mit Atemwegserkrankungen ein erhebliches Gesundheitsrisiko dar. Sie entstehen vor allem durch photochemische Reaktionen von Stickoxiden (NO_x) und flüchtigen organischen Verbindungen (VOC), die zu einem erheblichen Teil aus dem motorisierten Strassenverkehr stammen.

Andere Kantone und Länder haben gezeigt, dass temporäre, klar geregelte Verkehrsbeschränkungen in Smogphasen eine wirksame und schnell umsetzbare Massnahme sind, um Ozonspitzen zu senken und die Bevölkerung zu schützen.

Mit einer kantonalen Regelung wird der Handlungsspielraum des Regierungsrates bei akuten Belastungslagen gestärkt.

Antwort des Regierungsrates

Der Regierungsrat ist sich der Gesundheitsrisiken aufgrund zu hoher Ozonwerte bewusst. Ozon in Bodennähe („Sommersmog“) entsteht vor allem durch Reaktionen von Stickoxiden (NO_x) und flüchtigen organischen Verbindungen (volatile organic compounds, VOC) unter Sonneneinstrahlung. Ozon reizt die Atemwege und Augen, belastet Herz und Lunge und schädigt Pflanzen sowie ganze Ökosysteme. Die Vorläuferschadstoffe (NO_x, VOC) stammen überwiegend aus Verkehr, Industrie und Gewerbe. Trotz wirksamer Massnahmen zur Reduktion dieser Schadstoffe kommt es insbesondere in sonnigen, windstillen Sommerperioden regelmässig zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für Ozon. Die maximalen Ozonspitzen (Spitzenstundenwerte) sind in den letzten Jahrzehnten zwar leicht gesunken, gleichzeitig hat sich die mittlere Ozonbelastung kaum verringert, und die Anzahl der Tage mit Grenzwertüberschreitungen blieb weitgehend konstant.

Da Ozon ein sekundärer Schadstoff ist, der nicht direkt emittiert wird, sondern in der Atmosphäre durch chemische Reaktionen aus Vorläuferschadstoffen unter Sonneneinstrahlung entsteht, wirken kurzfristige Massnahmen nur begrenzt. Selbst wenn Verkehr oder Industrie vorübergehend eingeschränkt werden, bleibt die Ozonbildung bestehen.

Für eine nachhaltige Reduktion der Ozonbelastung ist es entscheidend, die Emissionen der relevanten Vorläuferstoffe dauerhaft zu senken. Der Bund leistet hierzu einen zentralen Beitrag durch strenge Abgasvorschriften für Motorfahrzeuge sowie die Lenkungsabgabe auf VOC. Mit seinem Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2025/2030 trägt der Kanton Bern zudem fortlaufend zur Begrenzung der Luftschadstoffemissionen in den Bereichen Verkehr, Industrie und Gewerbe bei. Auch die zunehmende Elektrifizierung des Verkehrs spielt eine zentrale Rolle bei der Verringerung des Ozonproblems.

Nicht nur lokale und regionale, sondern auch europäische und – in geringerem Ausmass – nordhemisphärische Emissionen tragen zur Ozonbildung bei. Die weltweit steigende Industrieproduktion und der höhere Verbrauch fossiler Brennstoffe haben in den letzten 20–30 Jahren zu mehr Schadstoffemissionen und höheren globalen Ozonwerten geführt. Modelle zeigen einen jährlichen Anstieg der Ozon-Hintergrundbelastung um rund 1 µg/m³. Dies erklärt, warum die Schweizer Emissionsreduktionen weniger Wirkung zeigten als erwartet. Neben weiteren Massnahmen in der Schweiz sind daher auch internationale Schritte erforderlich.

Die Interventionsmassnahmen sind heute interkantonal abgestimmt. Auf nationaler Ebene existiert ein Informations- und Interventionskonzept der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) für Ozon. Dieses Konzept konzentriert sich bei hoher Sommer-Smog-Belastung vor allem auf die Information der Bevölkerung. Überschreitet der Stundenmittelwert den Ozon-Grenzwert um 50 Prozent ($180 \mu\text{g}/\text{m}^3$) und ist eine ungünstige Wetterprognose zu erwarten, wird die sogenannte Informationsstufe ausgelöst. In diesem Fall werden Bevölkerung und Medien über die aktuelle Belastung, mögliche gesundheitliche Risiken sowie geeignete Verhaltensmassnahmen informiert, etwa die Reduktion körperlicher Aktivitäten im Freien. Die Informationsschwelle von $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wurde gewählt, weil ab diesem Wert bei empfindlichen Personen gesundheitliche Beschwerden wie Husten oder Atemnot auftreten können. Sie entspricht zudem der EU-Richtlinie und stellt sicher, dass die Bevölkerung frühzeitig über hohe Ozonbelastung informiert wird. Eine weitere Interventionsstufe für akute Gesundheitsgefahren, wie sie von WHO und EU ab einer Belastung von $240 \mu\text{g}/\text{m}^3$ empfohlen wird, sieht das BPUK-Konzept nicht vor. Der Hintergrund: Ozonspitzen von $240 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sind in der Schweiz äusserst selten – selbst bei starken Belastungen bleiben die gemessenen Spitzen in der Regel deutlich darunter.

Funktionsweise des Konzepts: Die Ozonmessdaten aus den kantonalen Messnetzen sowie dem nationalen Luftqualitätsmessnetz NABEL werden zentral erfasst und täglich zu einer Ozonkarte aufbereitet. Eine Koordinationsgruppe, bestehend aus dem Bundesamt für Umwelt und Cerd'Air – dem Zusammenschluss der schweizerischen kantonalen und städtischen Luftreinhaltefachstellen – beurteilt die Situation und entscheidet über die Öffentlichkeitsinformation. Jeweils um 17 Uhr werden Messwerte, regionale Unterschiede und die Wetterentwicklung ausgewertet. Wird die Informationsschwelle von $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an mindestens einer Messstation überschritten, erfolgt nach 17 Uhr eine Medienmitteilung durch die Konferenz der Umweltämter der Schweiz (KVU). Kantone und Städte fungieren als Auskunftsstellen; Grenzkantone informieren zusätzlich ihre Nachbarländer.

Das Informations- und Interventionskonzept der BPUK beschränkt sich bewusst auf Informationen und enthält keine Massnahmen. Wie oben erläutert, wirken kurzfristige Eingriffe nur begrenzt; eine nachhaltige Reduktion erfordert die dauerhafte Senkung der Vorläuferemissionen.

Zu den einzelnen Aufträgen:

Zu Ziffer 1

Die Festlegung verbindlicher Auslösekriterien für kurzfristige Massnahmen ist nicht erforderlich, da bereits das Informations- und Interventionssystem der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) besteht, welches die Bevölkerung rechtzeitig über hohe Ozonwerte und geeignete Verhaltensmassnahmen informiert.

Zu Ziffer 2

Verkehrslenkende Sofortmassnahmen wie temporäre Verkehrsbeschränkungen oder befristete Temporeduktionen senken die Ozonbelastung nur sehr begrenzt. Für eine nachhaltige Reduktion sind hingegen dauerhafte Massnahmen entscheidend, etwa strenge Abgasvorschriften, die Verstetigung und Elektrifizierung des Verkehrs sowie die Nutzung des öffentlichen Verkehrs – wie sie im Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2015/2030, in der Gesamtmobilitätsstrategie und in der Energiestrategie des Kantons Bern vorgesehen sind. Die Hoheit über die Nationalstrassen liegt beim Bund. Der Kanton ist daher nicht befugt, gesetzliche Massnahmen wie etwa saisonale Temporeduktionen zu beschliessen oder umzusetzen, wie sie in der Motion gefordert werden.

Zu Ziffer 3

Kurzfristige Gratisangebote im öffentlichen Verkehr, etwa an Smogtagen, haben bisher – wie die Erfahrungen aus Neuenburg (2025) und Genf (2017) zeigen – keine verlässlichen Verbesserungen der Luftqualität gebracht. Zwar steigen die Fahrgastzahlen, doch der Umstieg vom Auto bleibt zu gering, um ökologische Effekte zu erzielen. Zudem verursachen solche Massnahmen hohe Kosten und bewirken ohne langfristige Verhaltensänderung wenig.

Der Kanton Bern setzt stattdessen auf eine umfassende Mobilitätsstrategie: den Ausbau von Bus- und Bahnverbindungen, dichtere Takte, Park-&-Ride- und Bike-&-Ride-Angebote sowie sichere Velo- und Fusswege. So sollen ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr dauerhaft attraktiver werden.

Zu Ziffer 4

Die Bevölkerung wird bereits durch das Informations- und Interventionskonzept der BPUK effektiv informiert. Bei Überschreitung der Informationsschwelle von $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ erfolgt eine zentrale Medienmitteilung durch die Konferenz der Umweltämter der Schweiz (KVU). Kantone und Gemeinden können diese Mitteilung vervielfältigen und verbreiten, beispielsweise über lokale Medienkanäle, ihre eigenen Websites oder sozialen Medien. Auch der Versand per Newsletter oder Push-Mitteilung direkt an die Bevölkerung ist möglich. Ergänzend stehen die kantonalen und kommunalen Auskunftsstellen für Fragen zur Verfügung.

Zu Ziffer 5

Die Luftreinhalte-Verordnung (LRV) verlangt, dass die Kantone die Wirksamkeit Ihrer Massnahmenpläne regelmässig überprüfen und den Massnahmenplan bei Bedarf anpassen. In der aktuellen Standortbestimmung zum Massnahmenplan Luftreinhaltung 2015/2030 (August 2023) des Kantons Bern werden sowohl die erzielten Fortschritte als auch notwendigen Anpassungen umfassend dargestellt. Dabei wird das Informations- und Interventionskonzept der BPUK einbezogen. Die KVU hat zudem den Cercl’Air beauftragt, in regelmässigen Abständen eine Standortbestimmung zum Konzept der BPUK vorzunehmen.

Kurzfristige Eingriffe senken die Ozonbelastung kaum wirksam. Zudem ist der Kanton für die in der Motion geforderten Massnahmen teilweise nicht zuständig, oder die Massnahmen sind bereits in bestehenden kantonalen Strategien und Massnahmenplänen integriert, die auf eine nachhaltige Verbesserung der Luftqualität abzielen. Deshalb beantragt der Regierungsrat, die Motion abzulehnen.

Verteiler

– Grosser Rat