

gastbeitrag

Feinstaub: Schwer zu bekämpfen

RENÉ WEIERSMÜLLER, Meilen



Der unabhängige Chemiker, lange für Luftreinhaltung tätig, zweifelt an der Wirkung von Verkehrsaufkommen auf Feinstaub.

Hauptursache hoher Luftbelastung mit Feinstaub (PM10) ist nicht der PM10-Ausstoss, sondern die Temperaturschichtung der Luft (Kaltluftsee/Inversion). In niederen Lagen kann daher die tägliche PM10-Belastung an der gleichen Messstelle trotz identischem PM10-Ausstoss um bis zum Faktor 30 variieren.

SCHWERER NACHWEIS. Laut dem Nationalen Beobachtungsnetz für Luftfremdstoffe (Nabel) sind die PM10-Jahresmittel in Niederungen der Alpennordseite weitgehend ähnlich, ob in Zürich, Tänikon (TG), Basel-Binningen, Payerne oder an der Autobahn Härkingen. Höher sind die Werte nur am Strassenrand in Bern, wo in Häuserschluchten derselbe Feinstaub immer neu aufgewirbelt wird. Je mehr die Messstation direkt von Abgasen angeblasen wird und je mehr Stau, um so höher die PM10-Werte. Die sonst überregionale Homogenität der PM10-Belastung erschwert den Nachweis eines kleineren PM10-Ausstosses, sei das als Folge einer Umweltzone (Fahrverbot für «Stinker») oder Tempobeschränkung. Wegen ausbleibenden Berufsverkehrs und Lastwagenfahrverbots haben wir aber an Sonntagen gleichsam eine europaweite Umweltzone. Die verkehrsspezifische Luftverunreinigung sinkt sonntags im Mittel auf etwa ein Drittel, während die PM10-Belastung kaum abnimmt und der geringe Rückgang zudem ähnlich stark auch weitab

Werte bei Tempo 80 ergeben sieben Mal eine tiefere, ein Mal eine gleiche und sieben Mal eine höhere Belastung.

vom Verkehr eintritt. Oder: Gegen Ende 2001 war der Gotthardtunnel für zwei Monate gesperrt. Der Transitverkehr (täglich 4000 Lastwagen) brach völlig ein. So verminderte sich die verkehrsspezifische Luftverschmutzung an der Autobahn um zwei Drittel. Eine geringere PM10-Belastung war hingegen nicht nachweisbar.

KEIN EINFLUSS. Solche Fakten überzeugen Luftfachleute des Kantons Zürich nicht. In einer Studie zu den Auswirkungen von fünf Tagen Tempo 80 auf Autobahnen im Februar 2006 behaupteten sie, die PM10-Belastung sei dadurch um fünf bis zehn Prozent gesunken. Werden die an den drei Autobahnabschnitten während fünf Tagen ermittelten Werte hingegen korrekt ausgewertet, ergibt sich sieben Mal eine tiefere, ein Mal eine gleiche und sieben Mal gar eine höhere (!) PM10-Belastung durch Tempo 80. Andernorts verglichen dieselben Fachleute die Höhe des Kaltluftsees und die PM10-Belastung mit dem Verkehrsaufkommen. Fazit: Obwohl die Höhe des Kaltluftsees tief blieb, stiegen die Feinstaubwerte kaum. Begründet wurde dies mit Verkehrsrückgang. Nach der veröffentlichten Grafik verminderte sich aber das Verkehrsaufkommen erst drei Tage später – die Untersuchung bewies demnach also unabsichtlich, dass das Verkehrsaufkommen keinen Einfluss auf die PM10-Belastung hat. Zu diesem Befund kommt auch, wer den vorgelegten Feinstaubverlauf mit einer zeitlich erhöhten Auflösung nachverfolgt.

briefe

Eine Leihgabe ist keine Schenkung

Schenkung: Genfer Kunstmuseum; BaZ 12.3.10

Wenn Ölmagnat Jean-Claude Gandur einen Teil seiner Sammlung für geplante 99 Jahre an Genfs Museum ausleiht, ist das keine Schenkung. Die Leihgaben werden vom Museum sorgfältig aufbewahrt, konservatorisch gepflegt und versichert. Das Museum, das einen Teil der Objekte ausstellen kann, erbringt handfeste Leistungen. Diese und das vorläufig offene Ende der Partnerschaft sollte man nicht vergessen.

DIETER KOEPLIN, BASEL

Kastensystem hat Bedeutung verloren

Indiens Frauen ohne Quote; BaZ 9.3.10

Der Artikel bietet einseitige und oberflächliche Informationen. Ich bin eine Frau indischer Abstammung und wohne seit 1989 in der Schweiz. Frauen in Indien haben gleiche Rechte wie Männer, zum Teil mehr als im Westen. Man hört von Frauenunterdrückung, aber meistens bei eher ungebildeten Menschen, das verstösst gegen das Gesetz. Das Kastensystem, vom Westen kritisiert, war eine Hierarchie aufgrund des Berufs, ein strenges Klassensystem wie in jedem anderen Teil der Erde. Vier Hauptkasten wurden in Unterkasten unterteilt. Nur die unterste Unterkaste der unteren Kaste (Sudra) waren Unterprivilegierte, auch Kastenlose oder Harijans genannt. Im modernen Indien ist das Kastensystem altertümlich und hat die Bedeutung verloren; Inder wählen den Beruf nicht mehr anhand ihrer Kaste. Laut dem Artikel macht die untere Kaste mehr als die Hälfte der Bevölkerung aus. Was mit «untere Kaste» gemeint ist, bleibt aber unklar. Falls es Harijans sind, ist die Information falsch. Sollten 20 Prozent des Parlaments von Harijans besetzt sein, wäre es eine stolze Leistung. Harijans waren unterprivilegiert; sie erhielten starke Unterstützung von Regierung und Gesellschaft. Vergessen wird, dass die Inder, die zu «höheren Kasten» gehören, auch zur höchsten, den Brahmanen, oft arm sind und als Diener oder Haushaltshilfe arbeiten.

SANGEETA MOHANTY, DUGGINGEN

Werkplatz und Finanzplatz sind eins

Gastbeitrag: Weissgeldpolitik stärkt die Schweiz; BaZ 15.3.10

Isoliert das Ausland den Finanzplatz Schweiz, treffen Sanktionen vor allem den Werkplatz. Transparente und verlässliche Finanzpolitik, nenne man sie nun «Weissgeldstrategie» oder anders, ist also im vitalen Interesse des Landes. Ich bin froh, dass Gewerbedirektor Peter Malama dieser Selbstverständlichkeit in seiner Partei und Fraktion zum Durchbruch verholfen und Interessen der KMU wahrgenommen hat.

URS HASLER, BASEL

An die Leserinnen und Leser der Basler Zeitung

Wir danken allen Einsendern von Leserbriefen und bitten um Verständnis dafür, dass wir über nicht veröffentlichte Beiträge keine Korrespondenz führen können. Leserbriefe sollten sich auf BaZ-Artikel beziehen. Kurz gefasste Zuschriften werden bei der Auswahl bevorzugt; die Redaktion behält sich vor, Manuskripte zu kürzen. Für den Inhalt der Leserbriefe sind die Verfasser verantwortlich. Bitte geben Sie Ihren vollständigen Namen, Ihre Adresse und die Telefonnummer für allfällige Rückfragen an. Leserbriefe erreichen uns am besten über das Internet-Formular:

<http://verlag.baz.ch/leserbrief> oder per E-Mail: leserbrief@baz.ch BaZ, Leserbriefe, 4002 Basel

leserfoto



Fussgänger geduldet.

AUTOS HABEN VORTRITT. Das ist zwar ein Fussgängerstreifen zwischen Tram und Einkaufszentrum – am Dreispitz –, aber Fussgänger scheinen nicht wirklich vorgesehen zu sein. Wer Vortritt hat, ist jedenfalls klar. LESERFOTO MAX UNOLD, BASEL

Haben auch Sie ein interessantes Foto geschossen?

Senden Sie es an «leserbrief@baz.ch» (inkl. Bildunterschrift und Ihres Namens). Über die Auswahl der Fotos und deren Erscheinen in der Basler Zeitung wird keine Korrespondenz geführt. Der Abdruck erfolgt honorarfrei.

ÖV ist nur vernünftig auf Schweizer Seite

Die Parkplatzfrage beschäftigt viele Städte; BaZ 15.3.10

Das Hauptanliegen der Parkraumbewirtschaftung, Pendler zum Umsteigen auf öffentlichen Verkehr (ÖV) zu bewegen, ist in Zürich und Bern einfach: Von Bergdietikon oder Mühleberg ist man dank mit Bundesgeld top ausgebauter S-Bahn bequem in einer halben Stunde in Zürich beziehungsweise in Bern. In Basels trinationaler Region existiert nur auf Schweizer Seite ein halbwegs vernünftiger ÖV. So braucht es an den Endhaltestellen zuerst ausreichend Parkiermöglichkeiten, bevor wir Pendlern die Zufahrt zur Stadt mit Strafzöllen verwehren.

URS JUNGO, BASEL

Basel kommt Pendlern entgegen

Man lese und staune: Was vom Gewerbeverband Basel-Stadt – munitioniert durch den Baselbieter Nationalrat Hans Rudolf Gysin – an der vom Grosen Rat beschlossenen neuen Parkraumbewirtschaftung kritisiert wird, schneidet im Vergleich zu anderen Grossstädten als eher «pendlerfreundliche» Variante ab. Zürich kennt keine Pendlerkarte – es muss auf Parkhäuser ausgewichen werden. Bern bietet den Pendlern nur die Möglichkeit an, eine Tageskarte zu erwerben. Augenfällig, dass die Stadt Basel den Pendlern aus den umliegenden Regionen mit seiner gemässigten Lösung entgegenkommt. Wer eine verkehrssarme, somit konsumentenfreundliche Innenstadt fördern will, muss konsequenterweise Ja zu der ausgewogenen Basler Parkraumbewirtschaftung sagen.

DOMINIQUE KÖNIG-LÜDIN, BASEL, GROSSRÄTIN SP

Keine Alternativen zu den Gebühren

Die armen Pendler, Anwohner, Besucher und Gewerbler Berns und Zürichs werden offenbar stärker geschröpft, als die Basler Regierung das mit uns vor hat. Das macht dieses Vorhaben aber nicht besser. Das Schädliche an der geplanten Parkraumbewirtschaftung ist eigentlich nicht die Höhe der Gebühren, sondern die Tatsache, dass gar keine Alternativen zu den Gebühren bestehen. Solange kein ausreichendes Angebot an Parkraum mit direktem Anschluss an Zug, Bus und Tram besteht, sind viele Pendler und Besucher gezwungen, mit dem Auto in

die Stadt zu fahren. Entweder bleiben sie dann nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung einfach weg, oder sie werden von der Regierung geschröpft, ohne dass die Umwelt gewonnen hätte. Immerhin werden sie weniger geschröpft als in Zürich und Bern. Ein schwacher Trost.

URS WELTEN, BASEL, PRÄSIDENT PRO INNERSTADT

Parkhäuser an der Peripherie

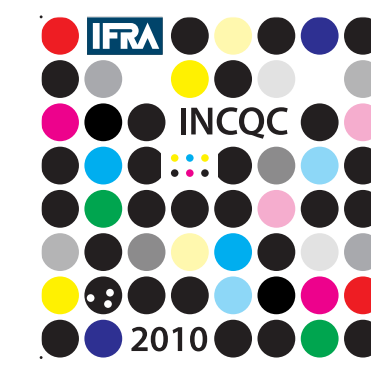
Wenn schon vergleichen, bitte richtig: Auf der BaZ-Karte fehlt die Entwicklung von Staus in den Städten. Und ist es nicht so, dass in allen Städten, die Parkieren verdammen, das Gewerbe zurückgeht? Basel versucht mit vielen Massnahmen, den Verkehr so zu behindern, dass es den Menschen verleidet, mit dem Auto in die Stadt zu fahren. Das Einzige, was erreicht wurde, sind Staus und unnötige Umweltbelastung. Oder glaubt man, ein Motor im Leerlauf sei keine Belastung? Das richtige Mittel gegen den Verkehr ist, ihn laufen zu lassen. Autos müssen schnell aus der Stadt raus, und wenn sie in der Stadt sind, schnell abgestellt werden können. Für die Pendler, die die Stadt braucht, muss es Lösungen mit Parkhäusern in der Peripherie geben.

PHILIP KARGER, BASEL, LDP

Der Suchverkehr wird eingeschränkt

Dank dem Vergleich mit den anderen Städten wird verdeutlicht, dass die basel-städtische Variante der Parkraumbewirtschaftung sehr gut ist. Parkieren wird in Basel weiter sehr günstig sein; nicht nur Anwohner werden berücksichtigt, sondern auch Pendler und Gewerbetreibende. Zudem wird der leidige Suchverkehr eingeschränkt, Anwohner werden einfacher einen Parkplatz in ihrer Umgebung erhalten, Pendler werden eher aufs Auto verzichten. Es ist also eine sehr ausgewo-

ANZEIGE



gene Vorlage, die absolute Unterstützung genießt; daher muss dem Referendum eine klare Absage erteilt werden.

TANJA SOLAND, BASEL, GROSSRÄTIN, FRAKTIONSPRÄSIDENTIN SP

Freiburg i. Br. hat ein Park-and-ride-System

Ich halte es für vermessene, Parkprobleme in Paris, Berlin und Rom mit jenen in Basel zu vergleichen. Die einzige vergleichbare ausländische Stadt ist Freiburg i. Br. Da gibt es ein grosszügiges Park-and-ride-System; Parkieren ist gratis. Eine fünfköpfige Familie kann sich für etwa neun Euro eine 24 Stunden gültige Karte der Tram- und Busbetriebe für das Stadtgebiet am Automaten kaufen. Die Fahrzeit in die Stadt ist sehr kurz. Und Basel? Eine Jahreskarte für 2000 Franken für einen nicht garantierten Parkplatz. Dies entspricht in manchen Quartieren der Miete eines Einstellhallenplatzes. Man darf gespannt sein, wie sich diese Mieten entwickeln werden. Davon sind dann auch Quartierbewohner, nicht nur die Pendler betroffen.

KLAUS KILLIUS, BINNINGEN

Basler Zeitung

National-Zeitung und Basler Nachrichten AG
Herausgeber. Martin Wagner
Chefredaktion. Matthias Geering, Chefredaktor – Urs Buess, stv. Chefredaktor – Reginald Suter, stv. Chefredaktor – David Thommen, stv. Chefredaktor – Roland Harisberger, Chef vom Dienst – Assistenz: Laila Abdel'Al
Erweiterte Redaktionsleitung. Seraina Gross, Politik/Nachrichten – Christoph Heim, Kultur – Patrick Marcolli, Stadt – Christian Mensch, Recherche/Team – Michael Rockenbach, Baselland – Marcel Rohr, Sport
CEO Basler Zeitung Medien. Jürgen Hunscheidt
COO Basler Zeitung Medien. Roland Steffen
Leiter Verlag. Paul Herzog
Leiter Lesermarkt und Vertrieb. Astrid Hofer
Leiter Werbemarkt. Harry Zaugg
Anzeigenleitung. Alexandra Heimiger
Abonnementspreise. Basler Zeitung (inkl. 2,4% MWST): 3 Monate Fr. 100.50, 6 Monate Fr. 190.–, 12 Monate Fr. 368.– (Ausland auf Anfrage), Zuschlag für TV-Star Fr. 99.– pro Jahr
Abonnements-, Zustell- und Reklamationsdienst. Tel. 061 639 13 13, Fax 061 639 12 82, abo@baz.ch, www.baz.ch/abo
Basler Zeitung Medien. Liste namhafter Beteiligungen im Impressum vom Samstag und auf www.baz.ch
Redaktion. Aeschenplatz 7, Postfach, 4002 Basel Tel. 061 639 11 11, Fax 061 631 15 82 redaktion@baz.ch / vorname.name@baz.ch
Verlag. Hochbergerstrasse 15, 4002 Basel Tel. 061 639 11 11, verlag@baz.ch
Druckerei. Hochbergerstrasse 15, 4002 Basel
BaZ am Aeschenplatz. Aeschenplatz 7, 4002 Basel Tel. 061 639 12 18, Fax 061 639 12 19, medienhaus@aeschen.ch
Todesanzeigen: todesanzeigen@bzmmwbeag.ch, Fax 061 639 12 19, Sa/So: Fax 061 639 17 84
 Schalter für Inserate und Tickets:
Montag bis Freitag von 8.00 Uhr bis 18.00 Uhr
Samstag von 8.30 Uhr bis 12.30 Uhr
Büro Liestal. Basler Zeitung, Kasernenstrasse 16, 4410 Liestal
 Redaktion Tel. 061 927 13 33, Fax 061 921 28 48
 Inserate Tel. 061 927 13 45, Fax 061 921 28 48
Büro Fricktal. Basler Zeitung, Postfach, 4310 Rheinfelden, Redaktion Tel. 061 831 73 73
Büro Laufental/Schwarzbubenland. Basler Zeitung, Postfach, 4245 Kleinlützel, Redaktion Tel. 061 761 76 70, Fax 061 761 76 75
Inserate. Basler Zeitung Medien Werbe AG, Hochbergerstrasse 15, 4002 Basel
 Tel. 061 639 10 50, Fax 061 639 10 20
info@bzmmwbeag.ch, www.baz.ch
Reservierungen/Technische Koordination. Reto Kyburz
 Annoncenpreis Basler Zeitung: s/w Fr. 2,75, farbige Fr. 4,25
 Basler Zeitung Gesamtausgabe (Freitag): s/w Fr. 3,69, farbige Fr. 5,75
 Immo/ant: Fr. 3,69, Stellentanz: Fr. 4,84 (mm-Basispreis, zzgl. MWST)
 Ein Mitglied des metropol