

## Berlins Lockdown Luft

Die Kurve flach halten - Das kann auch in anderen Bereichen als in den Infektionszahlen der Pandemie, von großer Wichtigkeit sein.

So hat sich der Stickstoffdioxid Ausstoß im Berliner Verkehrswesen in Haupt- und Nebenstraßen auffällig verändert.

Von Sandra Grüschow

03.04.2019 14:00-17:00	174 Frankfurter Allee	03.04.2020 14:00-17:00	174 Frankfurter Allee
	Stickstoffdioxid		Stickstoffdioxid
	µg/m³		µg/m³
	Stundenwerte		Stundenwerte
	51		37
	44		34
	74		34
	77		30

Vergleich des Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) Aufkommens an der Messstation Berlin, Frankfurter Allee.

Quelle: Berliner Luftgütemessnetz der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Neben dem allgegenwärtigen Chaos der weltweiten Pandemie gibt es ein weit aus Größeres.

Der Klimawandel wird auf ähnliche Weise keinen halt vor Landesgrenzen machen.

Die von Menschen verursachte Menge an Treibhausgasen in der Atmosphäre gilt als Hauptgrund für die Verschmutzung der Luft und den daraus resultierenden klimatischen Folgen.

## Klimaziele erreicht

Betrachtet man bei der Lockdown-Politik des vergangenen Jahres Bereiche wie die Industrie und den Verkehr, sind diese zu einem großen Teil eingedämmt.

Es liegt nahe, dass Deutschland deshalb 2020 seine Klimaziele erreicht hat.

„Das ist sozusagen auf der positiven Seite der Pandemie“, so berichtet Prof. Dr. Uwe Ulbrich aus dem Institut für Meteorologie an der Freien Universität Berlin.

Gemessen wurde ein spürbarer Rückgang des CO<sub>2</sub> Treibhausgas Ausstoßes, der in den Klimazielen festgeschrieben war. Ein voreiliges Aufatmen ist trotzdem noch lange nicht angebracht. Ulbrich erklärt: „Das Problem an der ganzen Geschichte ist aber, dass die Lebenszeit dieser ganzen Treibhausgase so lang ist, dass dieser Rückgang des Ausstoßes nur bedeutet, dass die Steigerung der Konzentration etwas abgenommen hat, nicht aber die Konzentration oder gar der Trend zu höheren Werten.“

Die Pandemie verursacht also lediglich eine Verspätung von zu erwartenden Entwicklungen.

## **Lokale Erfolge**

Um die Luftverschmutzung zu minimieren hat die Berliner Senatsverwaltung vermehrt Diesel Durchfahrverbote in bestimmten Straßen eingeführt.

Hinzu kommt das allgemein vermehrte Nutzen von neuen PKW Generationen, die die Stickstoffemissionsgrenze einhalten. Den Daten zu Folge haben solche Maßnahmen weit aus größere Effekte erzielt als die nicht kalkulierbaren der Pandemie.

Die an den verschiedenen Verkehrsstationen gemessenen Werte zeigen im Mittel einen Rückgang von 7 Mikrogramm im letzten Jahr, im Vergleich zu den Vorjahren.

Davon mache der „Coronaeffekt“ ca. 2 Mikrogramm aus.

## **Ausblick der Berliner Senatsverwaltung**

Dieser Anteil ist, laut Dr. Annette Rauterberg-Wulff von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, lokal auf den Rückkehr des Pkw und Klein-Lkw Aufkommens in Berlin zurückzuführen. So sank die Zahl dieser Verkehrsteilnehmer im Frühjahr 2020 um 20-30%.

Diese Auffälligkeit gelte trotzdem als kurzfristiges Ereignis, welches „sich in zehn Jahren dann auch nicht mehr wirklich bemerkbar macht, wenn nicht andere Klimamaßnahmen eben jetzt darauf aufbauen.“, erläutert die Referentin für Immissionsschutz.

Die Eindämmungen im Verkehr sind auch dadurch nur bedingt von positivem Effekt, da sie nur temporär anhalten. Rauterberg-Wulff geht davon aus, der Kfz Verkehr werde „mindestens wieder das gleiche Niveau erreichen, (...) weil sich manche Leute doch angewöhnt haben wieder mit dem Auto zu fahren“. Dieser Effekt bedeute eine „Gefahr, die wir sehen.“

## **CO<sub>2</sub> Rückgang**

Auch die Forschergruppe Agora Energiewende beschäftigt sich mit dem unerwarteten Rückgang der CO<sub>2</sub> Emissionen. Der Forschungsfokus bei Christoph Podewils, Leiter für Kommunikation bei Agora, und seinem Team lag hier auf den Veränderungen innerhalb der Lebensbereiche Industrie, Strom und Verkehr.

Er berichtet in einem Interview für einen privaten Deutschen Sender, dass durch die Lockdown bedingten Minimierungen geringere Werte gemessen wurden, als es zu erwarten war. Entstehen tun diese beispielsweise durch ein geringes Verkehrsaufkommen auf den Autobahnen durch geringen Berufsverkehr oder wenige Quer-durchs-Land Reisende.

Die Einsparungen in Benzin, Öl und Diesel sind auffällig.

Das diese nicht auf Freiwilligkeit, sondern auf schmerzhaften Verzicht basieren, steht außer Frage. Doch schwingt ein positives Ergebnis mit und es scheint als könne die Großstadt ein bisschen aufatmen. „Doch das auch wirklich nur minimal.“, so Podewils´ Fazit.

## **Zukünftige Maßnahmen**

Wird nach der Krise weiterhin auf Home-Office gesetzt so können Kosten und Schadstoffausstoß pro Kopf nachhaltig verringert werden. Laut Prof. Dr. Ulbrich beruht bürgerliche Bereitschaft letztlich auf politischen Entscheidungen. „Da müsste man eigentlich noch eine ganze Menge tun, das die Bereitschaft da wäre, das zu nutzen und natürlich auch das Angebot besser würde.“, kritisiert er, an den Alternativen des PKW.

Es braucht also weit aus mehr, um das Klima zu schützen.

Nicht einmal die immensen, derzeitigen Einschränkungen der menschlichen Fortbewegung führen zu Langzeitveränderungen, so die Experten.

Sollten wir uns also auf unseren Einsparungen des vergangenen Jahres ausruhen, wird ein erneutes Erreichen der Klimaziele ausbleiben.