

16. Wahlperiode

Vorlage – zur Kenntnisnahme –

**Stand der Umsetzung der Umweltzone und Anpassung des
Luftreinhalte- und Aktionsplans für Berlin 2005 bis 2010
an die 35. Verordnung zur Durchführung
des Bundes-Immissionsschutzgesetzes**

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses können über die Internetseite

www.parlament-berlin.de (Startseite>Parlament>Plenum>Drucksachen) eingesehen und abgerufen werden.

An das

Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

V o r l a g e

- zur Kenntnisnahme -
des Senats von Berlin
über

Stand der Umsetzung der Umweltzone und Anpassung des Luftreinhalte- und Aktionsplans für Berlin 2005 bis 2010 an die 35. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Der Senat legt nachstehende Vorlage dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor.

Bericht zum Stand der Umsetzung der Umweltzone und der Anpassung des Luftreinhalte- und Aktionsplans Berlin 2005-2010 an die 35. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

1. Einleitung

Die Grenzwerte für Stickstoffdioxid und Feinstaub wurden einschließlich einer Toleranzmarge (gleitende Annäherung in Jahresstufen zum Grenzwert) in Berlin erstmals 2002 überschritten.

Berlin war daher verpflichtet, einen **Luftreinhalte- und Aktionsplan** zu erstellen mit dem Ziel, die Grenzwerte bis zur Einhaltefrist zu erreichen oder das Ausmaß der Überschreitung so weit wie möglich zu reduzieren.

Die Grenzwerte für Feinstaub sind seit 1.1.2005 einzuhalten. In Berlin wurde jedoch der 24-h-Grenzwert für Feinstaub von 50 µg/m³ sowohl im Jahr 2005 als auch 2006 an den verkehrsnahen Messstationen im Mittel etwa 60 mal und damit häufiger als die zulässigen 35 mal überschritten.

Auch für Stickstoffdioxid, für das am 1.1.2010 ein Grenzwert von 40 µg/m³ als Jahresmittel einzuhalten ist, erreichten die Jahresmittelwerte an den Verkehrsstationen im Jahr 2005 im Mittel 50 µg/m³ und 2006 nach vorläufiger Auswertung 59 µg/m³. Damit ist nicht zu erwarten, dass der ab 2010 geltende Grenzwert von 40 µg/m³ eingehalten werden kann.

Am 16.08.2005 hat der Senat den von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (SenStadt) vorgelegten Luftreinhalte- und Aktionsplan verabschiedet und dem Abgeordnetenhaus Berlin mit Drucksache 15/4157 vom 19.08.2005 zur Kenntnisnahme vorgelegt.

Eine zentrale Maßnahme des Planes ist die Einführung einer Umweltzone mit emissionsabhängigen Fahrverboten in zwei Stufen ab 01.01.2008.

Das Konzept der Umweltzone sieht ein flächen- und dauerhaftes Fahrverbot für hoch-emittierende Fahrzeuge innerhalb des inneren S-Bahnringes vor. Dieser Ansatz wurde gewählt, weil in den dicht bewohnten Gebieten in den Innenstadtbezirken von Berlin die Grenzwerte für Feinstaub (PM10) und Stickstoffdioxid an allen größeren Straßen überschritten werden. Lkw-Fahrverbote für einzelne Straßen können daher das Problem nicht lösen. Der Straßenverkehr ist dabei die wichtigste Berliner Quelle dieser Schadstoffe mit einem Anteil an der Belastung von circa 40 % bei Feinstaub und 80 % bei Stickstoffdioxid in dem Gebiet. Um den Gesundheitsschutz für die hier lebenden Menschen zu verbessern, müssen daher die Emissionen des Verkehrs reduziert werden.

2. Schaffung der notwendigen Rahmenbedingungen

Für die praktikable Durchführung des Konzeptes der Umweltzone mussten zunächst auf Bundesebene die notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Die folgenden drei, im Luftreinhalteplan Berlin geforderten Voraussetzungen für die Einführung der Umweltzone können seit Ende 2006 als erfüllt angesehen werden:

2.1. Bundeseinheitliche Kennzeichnung von Fahrzeugen nach Schadstoffklassen

Zeitgleich mit der öffentlichen Anhörung zum Luftreinhalteplan wurde die Bundesregierung durch den Bundesrat auf Antrag Berlins im März 2005 aufgefordert, eine Verordnung zur Kennzeichnung emissionsarmer Fahrzeuge zu erarbeiten.

Die am 16. Oktober 2006 im Bundesgesetzblatt veröffentlichte Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung trat als 35. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (35. BImSchV) am 1.3.2007 in Kraft (BGBl. I S. 2218).

Regelungen der Kennzeichnungsverordnung:

Die Verordnung regelt die Kennzeichnung von Fahrzeugen (Pkw und Lkw) gemäß der vier definierten Schadstoffgruppen sowie Ausnahmen von Fahrverboten. Fahrzeuge der Schadstoffgruppen 2 bis 4 werden mit farbigen Plaketten für die Windschutzscheibe gekennzeichnet. Einen Überblick über die Schadstoffgruppen und die zugehörigen Plaketten zeigt die nebenstehende Übersicht.

Fahrzeuge ohne Plakette dürfen von den Fahrverboten einer Umweltzone nicht generell, sondern nur im Rahmen von Einzelfallgenehmigungen ausgenommen werden.

Schadstoff - gruppe	1	2	3	4
Plakette:	keine Plakette			
Anforderung für Diesel	Euro 1 oder schlechter	Euro 2 od. Euro 1+ Partikelfilter	Euro 3 od. Euro 2+ Partikelfilter	Euro 4 od. Euro 3+ Partikelfilter
Anforderung für Benziner	ohne geregeltem Kat			Euro 1 mit geregeltem Kat oder besser

2.2. Festlegung von Verkehrszeichen zur straßenverkehrsrechtlichen Ausschilderung der Umweltzone

„Zeichen 270.1

Mit der Kennzeichnungsverordnung wurden durch Änderung der Straßenverkehrsordnung Verkehrszeichen zur Bestimmung der Grenzen einer Verkehrsverbotszone auf der Grundlage von § 40 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG – zuletzt geändert durch Gesetz vom 18. Dezember 2006, BGBl. I S. 3180) eingeführt. Dafür wurde der Vorschlag von Berlin übernommen, das bisherige Verkehrsschild für Fahrverbote bei Smogalarm zu ändern und anstelle der Aufschrift „Smog“ die Aufschrift „Umweltzone“ zu verwenden (Zeichen 270.1 und 270.2 StVO Beginn und Ende eines Verkehrsverbots einschließlich Zusatzzeichen).



2.3. Möglichkeiten zur Förderung von Dieselpartikelfiltern

Der Bundestag hat am 1.3.2007 das Vierte Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes beschlossen, mit dem die Nachrüstung von Pkw mit Partikelfiltern steuerlich gefördert wird. Das Gesetz tritt am 1. April 2007 in Kraft.

Regelungen der Partikelfilterförderung:

1. Steuerbefreiung für besonders partikelreduzierte Personenkraftwagen

Steuerbefreiung in Höhe von 330 Euro für Pkw, wenn das Fahrzeug in der Zeit vom 1.1.2006 bis 31.12.2009 nachträglich mit einem zertifizierten Partikelminderungssystem nachgerüstet wird. Die Steuerbefreiung wird gewährt, wenn das Fahrzeug vor dem 31.12.2006 erstmals zugelassen wurde.

2. Zuschlag für Diesel-Pkw

Für Diesel-Pkw erhöht sich in der Zeit vom 1.4.2007 bis zum 31.3.2011 der jeweilige Steuersatz um 1,20 Euro je 100 Kubikzentimeter, wenn das Fahrzeug nicht mit einem Partikelminderungssystem ausgerüstet ist oder als Neufahrzeug den zukünftigen Partikelgrenzwert von 5 mg/km nicht einhält.

3. Rechtliche Anpassung der Umweltzone

Die kontinuierliche Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen für die Einrichtung von Umweltzonen macht es erforderlich, regelmäßig die daraus folgenden rechtlichen Schritte zu prüfen und einzuleiten.

3.1. Anpassung des Aktionsplans an die 35. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz und Konkretisierung der Umweltzone

Die Fahrzeugkriterien für die Umweltzone wurden im Luftreinhalte- und Aktionsplan lange vor Bekanntwerden des 1. Entwurfs der 35. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (35. BImSchV) festgelegt. Eine derartige, konkrete Festlegung war Voraussetzung, um die Wirkungen der Umweltzone auf die Luftqualität in Modellen berechnen zu können.

Ziel der Kennzeichnungsverordnung ist die Festlegung eines Kataloges bundeseinheitlicher Fahrzeugkriterien zur Kennzeichnung emissionsarmer Fahrzeuge mit bundesweit geltenden Plaketten. Verkehrsverbote für Umweltzonen müssen daher den Kriterien der 35. BImSchV folgen.

Für die Einrichtung der Berliner Umweltzone müssen die Anforderungen entsprechend angepasst werden, da die Kriterien des Luftreinhalte- und Aktionsplans nicht mit der neueren 35. BImSchV kompatibel sind. Im Folgenden sind die Anforderungen des Luftreinhalte- und Aktionsplans Berlin und der 35. BImSchV gegenübergestellt:

	Fahrzeugkriterien der Umweltzone	
	Stand Luftreinhalte- und Aktionsplan Berlin vom 16.08.2005	notwendige Anpassung des Aktionsplans gemäß § 2 Abs. 2 der 35. BImSchV
Stufe I ab 1.1.2008	• Diesel-Fahrzeuge: mind. Euro 2; keine Nachrüstung für Euro 1 • Otto-Fahrzeuge: keine Beschränkung	mind. Schadstoffgruppe 2 , d.h. nach derzeitiger Fassung der 35. BImSchV (Stand 13.3.2007):  • Diesel-Fahrzeuge: mind. Euro 2 oder Euro 1 + Partikelfilter • Otto-Fahrzeuge: mind. Euro 1 mit G-Kat.
Stufe II ab 1.1.2010	• Diesel-Fahrzeuge: mind. Euro 4 oder Euro 3 + Partikelfilter • Otto-Fahrzeuge: mind. Euro 2	mind. Schadstoffgruppe 4 , d.h. nach derzeitiger Fassung der 35. BImSchV (Stand 13.3.2007):  • Diesel- Fahrzeuge: mind. Euro 4 oder Euro 3 + Partikelfilter • Otto- Fahrzeuge: mind. Euro 1 mit G-Kat

Die Kennzeichnungsverordnung führt damit für **Fahrzeuge mit Otto-Motor** in der Stufe 1 der Umweltzone zu einer Verschärfung, da hier, anders als im Luftreinhalte- und Aktionsplan, bereits ein Fahrverbot für Otto-Fahrzeuge ohne G-Kat gilt. Damit wären zusätzlich zu den schon vom bestehenden Luftreinhalteplan betroffenen Diesel-Fahrzeugen in der Stufe 1 der Umweltzone circa 29.000 Otto-Fahrzeuge ohne geregelten Katalysator von dem Fahrverbot betroffen.

Für die Stufe 2 der Umweltzone bedeutet jedoch die Kennzeichnungsverordnung eine Abschwächung der ursprünglichen Kriterien, da die Anforderungen für Otto-Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 4 mit mindestens Euro 1 niedriger sind als die im Luftreinhalte- und Aktionsplan vorgesehene Euro-Norm 2. Es sind daher in der Summe ab 2010 weniger Otto-Fahrzeuge betroffen als im ursprünglichen Luftreinhalte- und Aktionsplan.

Für **Dieselfahrzeuge** ergibt sich aus der Kennzeichnungsverordnung eine geringfügige Abschwächung der Anforderungen. In Stufe 1 dürfen nun auch mit Partikelfilter nachgerüstete Dieselfahrzeuge mit Euro-Norm 1 fahren. Die Zahl der betroffenen Fahrzeuge ändert sich nur wenig, da die Nachrüstung von Euro 1-Fahrzeugen nur in Ausnahmefällen lohnend ist, denn auch mit der Nachrüstung dürfen diese Fahrzeug ab 2010 nicht mehr in der Umweltzone fahren.

In der Bilanz ist durch die notwendige Anpassung der Umweltzonenkriterien aufgrund der Kennzeichnungsverordnung keine nennenswerte Änderung der im Luftreinhalte- und Aktionsplan beschriebenen umweltseitigen Wirkungen zu erwarten.

Da die Umweltzone nach Inkrafttreten der Grenzwerte für Feinstaub zur Reduzierung der Überschreitung dieser Grenzwerte eingeführt wird, erfolgt die Anpassung der Umweltzone an die Kriterien der 35. BImSchV im Aktionsplan. In Anhang 1 dieses Berichtes ist die Änderung des Aktionsplans zusammenfassend beschrieben.

3.2. Notifizierung der Umweltzone

Auf Anfrage der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wurde vom Bundesumweltministerium die Notifizierungspflicht für flächenhafte Verkehrsverbote, die von Ländern ausgesprochen werden, bestätigt.

SenGesUmV wird daher jetzt auf der Grundlage des angepassten Aktionsplans (s. Anhang 1) das Notifizierungsverfahren einleiten.

Mit der Notifizierung an die EU-Kommission beginnt eine dreimonatige Stillhaltefrist, in der die zu notifizierende Regelung nicht umgesetzt werden kann. Bei Einwendungen der Kommission oder anderer Mitgliedstaaten verlängert sich die Stillhaltefrist auf 6 Monate. Dies ist noch kompatibel mit der Einführung der Umweltzone ab 1.1.2008.

3.3. Fahrverbot für bestimmte Otto-Fahrzeuge mit geregelter Katalysator

Otto-Fahrzeuge mit geregelter Katalysator, die vor Inkrafttreten der europäischen Abgasnorm Euro 1 aufgrund deutscher Emissionsstandards (z.B. Anlage XXIII StVZO, Emissionsschlüsselnummer 01) zugelassen wurden, werden derzeit vom Bundesverkehrsministerium der Schadstoffgruppe 1 zugeordnet. Sie erhalten daher keine Plakette und dürfen daher in der Umweltzone nicht fahren, obwohl die Abgasemissionen dieser Fahrzeuge nicht höher sind als diejenigen von Otto-Fahrzeugen mit dem Abgasstandard Euro 1, die eine grüne Plakette (Schadstoffgruppe 4) bekommen und fahren dürfen. Ein Fahrverbot für die 100.000 in Berlin in diese Kategorie fallenden Fahrzeuge, ist daher nicht gerechtfertigt.

SenGesUmV und andere Bundesländer haben sich gegenüber der Bundesregierung vehement dafür eingesetzt, dass diese Fahrzeuge ebenfalls der Schadstoffgruppe 4 zugeordnet werden. Die Bundesregierung hat inzwischen verlauten lassen, dass sie eine entsprechende Korrektur der Kennzeichnungsverordnung vornehmen will.

4. Aufgaben für die Umsetzung der Umweltzone

1. *Räumliche Festlegungen/Beschilderung:*
Adressgenaue Gebietsfestlegung der Umweltzone, Zufahrten zur Umweltzone und Standorte der Verkehrsschilder, Festlegung von Umfahrrouten, Vorwegweisung, Aufstellen der Verkehrsschilder, Programmierung von Informationen für die elektronischen Hinweistafeln der Verkehrsmanagementzentrale (VMZ)
2. *Kennzeichnung der Fahrzeuge nach Schadstoffklassen*
3. *Ausnahmegenehmigungen*
4. *Information und Kommunikation:*
Information der Bevölkerung, Presseinformationen, Beteiligung der betroffenen Kreise
5. *Überwachung der Umweltzone*
Klärung der Überwachungsmöglichkeiten zur Durchsetzung der Fahrverbote
6. *Wirkungsuntersuchungen:*
Evaluierung der Wirkung auf Luftqualität und Verkehr

5. Stand der Umsetzung einzelner Aufgabenfelder

5.1. Beschilderung

Die Planung der Beschilderung und die Anordnung an die Straßenbaulastträger für die Aufstellung der Verkehrszeichen wird von der Verkehrslenkung Berlin (VLB) in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz (SenGesUmV) vorgenommen.

Einzelheiten der Beschilderung werden derzeit von der VLB vorbereitet. Grundlage ist die in Anhang 3 beschriebene räumliche Abgrenzung der Umweltzone.

5.2. Plakettenausgabe

Gemäß § 4 der 35. BImSchV (Kennzeichnungsverordnung) erfolgt die Ausgabe der Plaketten durch die Zulassungsbehörden – dies sind in Berlin das Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) gem. § 68 Abs. 1 S. 1 StVZO i.V.m. Nr. 33 Abs. 8 Buchst. a ZustKat Ord – und die für die Durchführung von Abgasuntersuchungen zugelassenen Stellen (z.B. TÜV, DEKRA, AU-Werkstätten). Damit wird es in Berlin circa 800 Ausgabestellen (Zulassungsstelle + Prüfwerkstätten) für die Plaketten geben.

Mit der Veröffentlichung der Zuordnung der Emissionsschlüsselnummern zu den Schadstoffgruppen der Kennzeichnungsverordnung am 15.12.2006 (Verkehrsblatt 23/06) und der endgültigen Textfassung für die Sicherheitskriterien für die Plaketten am 15.01.2007 (Verkehrsblatt 1/07), sind nun die Voraussetzungen für die Beschaffung der Plaketten gegeben.

Die Beschaffung der Plaketten erfolgt dezentral durch das LABO und die Abgasuntersuchungsstellen analog zur Beschaffung von HU- und AU-Plaketten. Die Ausgabe der Plaketten ist somit mit Inkrafttreten der 35. BImSchV am 1. März 2007 sichergestellt.

Zur Deckung der Kosten der Plakette und des mit der Plakettenausgabe verbundenen Aufwandes wurde im Rahmen einer Änderung der Umweltschutzgebührenordnung des Landes Berlin eine Gebühr von 5.- Euro festgesetzt (Tarifstelle 2131).

Im Streitfall über die Zuteilung einer Plakette ist gem. Nr. 33 Abs. 8 Buchst. b ZustKat Ord das LABO für die Bearbeitung des Widerspruchsverfahrens zuständig. Im Übrigen untersteht das LABO nach § 9 Abs. 2 ASOG i.V.m. Nr. 11 Buchst. a ZustKat Ord der Fachaufsicht der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung, mithin der SenStadt.

5.3. Regelung von Ausnahmen vom Fahrverbot

5.3.1 Bundesweite Rechtslage:

Geregelt sind Ausnahmen von den Fahrverboten einer Umweltzone in § 40 Abs. 1 Satz 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz und in der 35. BImSchV.

In Anhang 3 zu § 2 Abs. 3 der 35. BImSchV werden eine Reihe von Fahrzeugen generell von Fahrverboten ausgenommen. Folgende Fahrzeuge benötigen damit keine Plakette:

1. mobile Maschinen und Geräte,
2. Arbeitsmaschinen,
3. land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen,
4. zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge,
5. Krankenwagen, Arztwagen mit entsprechender Kennzeichnung im Einsatz,
6. Kraftfahrzeuge mit denen Personen fahren oder gefahren werden, die außergewöhnlich gehbehindert, hilflos oder blind sind und in ihrem Schwerbehindertenausweis die Merkzeichen „aG“, „H“ oder „Bl“ haben,
7. Fahrzeuge, für die Sonderrechte nach § 35 StVO in Anspruch genommen werden dürfen, wie Polizei, Feuerwehr, Bundeswehr, NATO-Truppen im Falle dringender militärischer Erfordernisse, Katastrophenschutz oder Müllfahrzeuge,
8. Fahrzeuge nichtdeutscher Truppen von Staaten außerhalb der NATO im Rahmen der militärischen Zusammenarbeit für Fahrten aus dringenden militärischen Gründen,
9. zivile Fahrzeuge, die im Auftrag der Bundeswehr genutzt werden, soweit es sich um unaufschiebbare Fahrten zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben der Bundeswehr handelt.

Darüber hinaus können die Behörden aber auch selbst Ausnahmen von Verkehrsverboten erteilen. Zum einen kann hier die Straßenverkehrsbehörde nach § 40 Abs. 1 Satz 2

BlmSchG im Einvernehmen mit der Immissionsschutzbehörde Ausnahmen zulassen, wenn „unaufschiebbare und überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit dies erfordern.“ Zum anderen kann die „zuständige Behörde“ gemäß § 1 Abs. 2 der 35. BlmSchV im Einzelfall – und ohne die Notwendigkeit einer weiteren Einvernehmensherstellung – Ausnahmen von den Fahrverboten zulassen „soweit dies im öffentlichen Interesse liegt, insbesondere zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern und Dienstleistungen notwendig ist, oder überwiegende und unaufschiebbare Interessen Einzelner dies erfordern, insbesondere wenn Fertigungs- und Produktionsprozesse auf andere Weise nicht aufrechterhalten werden können.“

Die Möglichkeiten für Ausnahmegenehmigungen in § 40 Abs. 1 Satz 2 BlmSchG und in der Kennzeichnungsverordnung sind sehr eng gefasst. Sie entsprechen im Wesentlichen den alten Regelungen für Smog-Alarm, der jedoch nur für wenige Tage ausgerufen wurde, während die Fahrverbote der Umweltzone dauerhaft gelten.

Ein wesentlicher Unterschied beider Ermächtigungsgrundlagen liegt darin, dass § 40 Abs. 1 Satz 2 BlmSchG lediglich in ganz eng begrenzten Fällen Ausnahmen im öffentlichen Interesse ermöglicht, während Privatinteressen ausschließlich nach der Regelung des § 1 Abs. 2 der 35. BlmSchV berücksichtigt werden können. Da nur diese Vorschrift ein subjektives öffentliches Recht vermittelt, können Anträge auf Ausnahmeerteilung also grundsätzlich nur auf § 1 Abs. 2 der 35. BlmSchV gestützt werden. In jedem Fall hat die Straßenverkehrsbehörde jedenfalls eine eigene Ermessenentscheidung über die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung zu treffen.

Berlin hatte im Umweltausschuss des Bundesrates einen Antrag für eine allgemeinere Regelung gestellt, womit den Ländern mehr Spielraum für lokal angepasste Regelungen gegeben werden sollte. Dies wurde jedoch abgelehnt.

5.3.2. Zuständigkeiten in Berlin:

Für die Erteilung der Ausnahmen im Einzelfall sind in Berlin die Straßenverkehrsbehörden der Bezirke zuständig (gemäß Nr. 22b Abs. 3 und Abs. 6 Buchst. b ZustKat Ord). Örtlich zuständig sind nach § 1 Abs. 1 VwVfG Bln i.V.m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 VwVfG diejenigen Bezirke, in denen die Umweltzone liegt. Da insoweit mehrere Bezirke betroffen sind, ist nach § 3 Abs. 2 VwVfG derjenige Bezirk zuständig, der zuerst mit der Sache befasst ist. Das heißt, die Bürger können sich alternativ an die Straßenverkehrsbehörden der Bezirksämter Charlottenburg-Wilmersdorf, Friedrichshain-Kreuzberg, Mitte, Neukölln, Pankow oder Tempelhof-Schöneberg von Berlin wenden.

Im Streitfall über die Erteilung einer Ausnahme ist gem. § 67 Satz 2 ASOG das Bezirksamt für die Bearbeitung des Widerspruchsverfahrens zuständig.

Die bezirklichen Straßenverkehrsbehörden erhalten von SenStadt einen mit SenGesUmV abgestimmten Anwendungsleitfaden zur einheitlichen Handhabung der Genehmigungspraxis. Der Leitfaden gibt Hinweise, wann ein überwiegendes und unaufschiebbares Einzelinteresse die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung auf Antrag gemäß § 1 Abs. 2 der 35. BlmSchV begründen kann und in welchen Fällen öffentliche Gemeinwohlinteressen eine Ausnahmegenehmigung rechtfertigen können.

Zur Berücksichtigung der umweltpolitischen Ziele hat SenGesUmV die nachfolgend dargestellten Eckpunkte erarbeitet, die in den Anwendungsleitfaden mit einfließen und die auf diese Weise von den Straßenverkehrsbehörden im Rahmen der Erteilung der Ausnahmegenehmigungen berücksichtigt werden.

5.3.3 Bei der Erteilung von Einzelausnahmen vom Fahrverbot zu berücksichtigenden Grundsätze

Wie im Luftreinhalte- und Aktionsplan ausführlich dargelegt wurde, verfolgt das Konzept der Umweltzone das Ziel, den Ersatz alter, hoch emittierender Fahrzeuge durch schadstoffarme Fahrzeuge, sowie die Nachrüstung von bestehenden Fahrzeugen mit Partikelfiltern zu

beschleunigen, so dass die rechtlich verbindlichen Grenzwerte für Feinstaub schneller – und die für Stickstoffdioxid (NO₂) rechtzeitig bis 2010 – eingehalten werden.

Angesichts der immer noch weiträumig auftretenden Überschreitung des bereits am 1.1.2005 einzuhaltenden Feinstaubgrenzwertes ist dieses Ziel nur zu erreichen, wenn die Ausnahmen vom Fahrverbot, wie im Aktionsplan vorgesehen, auf ein Minimum beschränkt bleiben.

Um die im Luftreinhalte- und Aktionsplan vorgesehene Entlastungswirkung durch die Umweltzone nicht zu gefährden, ist die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen restriktiv zu handhaben und zeitlich zu begrenzen. Als Zielwert sollte zu Beginn der Einführung der Umweltzone im Jahre 2008 der Anteil der Einzelausnahmen für in Berlin gemeldete Fahrzeuge (mit Ausnahme der gesondert zu berücksichtigten Fallgruppe der Oldtimer) auf 10 % der insgesamt vom Fahrverbot der Stufe 1 betroffenen etwa 80.000 Fahrzeuge begrenzt werden.

Dabei ist auch der in Abschnitt 3.1 dargestellte Umstand berücksichtigt, dass aufgrund der 35. BImSchV die Übergangsfrist bis zum Eintritt des Fahrverbotes für bestimmte Otto-Fahrzeuge gegenüber der ursprünglichen Planung des Aktionsplans um 2 Jahre verkürzt wurde und somit mehr Härtefälle auftreten können.

Bezüglich des überwiegend mit Dieselfahrzeugen abgewickelten Wirtschaftsverkehrs hat sich jedoch keine Änderung ergeben, die Anlass für eine großzügigere Handhabung der Genehmigungspraxis geben würde. Die Wirtschaftsverbände wurden bereits im Jahre 2004 während der Erarbeitung des Luftreinhalte- und Aktionsplans in die Planungen einbezogen, so dass ausreichend Gelegenheit bestand, ihre Mitgliedsunternehmen über die Notwendigkeit zur Nachrüstung bzw. Erneuerung ihres Fuhrparks zu informieren.

Überdies läuft zum 1.1.2010 die Einhaltungsfrist für die Stickstoffdioxidgrenzwerte ab. Auch die im Zuge der Revision der Luftqualitätsrichtlinien diskutierte Karenzfrist für die Einhaltung der Feinstaubgrenzwerte endet vor 2012. Da nach den Wirkungsabschätzungen des Luftreinhalteplans auch bei Ausschöpfung aller Maßnahmen, inklusive der Umweltzone, auch im Jahr 2010 nicht mit einer vollständigen Einhaltung der Grenzwerte zu rechnen ist, werden die Maßstäbe hinsichtlich der Erteilung von Einzelausnahmen mit Erreichen der Stufe 2 der Umweltzone eher verschärft werden müssen. Schließlich stehen bis dahin für die betroffenen Fahrzeughalter zusätzlich 2 Jahre zur Verfügung, um sich auf die geltenden Kriterien für die Verkehrsbeschränkung der Stufe 2 der Umweltzone einstellen zu können.

Die als Grundlage für den zu erstellenden Leitfaden dienenden Eckpunkte sind im Einzelnen in Anhang 2 beschrieben.

Sie konnten nur für größere Fahrzeuggruppen oder aus bekannten Einzelfällen abgeleitet werden. Anträge für Einzelfallentscheidungen sind von der zuständigen Verkehrsbehörde in Analogie eigenständig zu entscheiden.

Um die notwendige Untersuchung der Wirkung der Umweltzone zu ermöglichen, ist die Zahl der Ausnahmen und die Fahrzeugkategorien (Lkw, Pkw, Diesel, Benzin) statistisch zu erfassen.

5.4. Information und Kommunikation

Information und Kommunikation über den Luftreinhalte- und Aktionsplan ist Aufgabe von SenGesUmV.

Informationen zum Luftreinhalte- und Aktionsplan wurden bereits 2005 im Internet veröffentlicht und ergänzende Informationen, insbesondere zur Umweltzone, in gedruckter Form verbreitet.

Schon während der Planaufstellung wurden enge Kontakte zu Wirtschafts-, Verkehrs- und Umweltverbänden aufgebaut. So fanden bereits in der Planungsphase des Umweltzonenkonzepts seit 2004 mehrere Gesprächsrunden mit den Berliner Wirtschaftsverbänden statt.

Auf einer Vielzahl von Veranstaltungen des Deutschen Städtetages, der IHK, des ADAC, des Deutschen Instituts für Urbanistik bis hin zu Veranstaltungen der EU-Kommission für Umwelt wurde über den Luftreinhalte- und Aktionsplan sowie die geplante Umweltzone berichtet.

Mit Veröffentlichung der Kennzeichnungsverordnung im Oktober 2006 und der Zuordnung der Emissionsschlüsselnummern zu den Schadstoffklassen im Dezember hat sich das Presse-Interesse stark erhöht, dem seitens SenGesUmV mit einer Ausweitung des Informationsangebots zur Umweltzone im Internet Rechnung getragen wurde.

5.5. Überwachung

Die Überwachung des fließenden Verkehrs erfolgt durch die Polizei. Die Polizei wird in den ersten Tagen der Einführung der Umweltzone den einfließenden Verkehr an ausgewählten Zufahrtsstellen schwerpunktmäßig kontrollieren. Ansonsten erfolgt die Überwachung im Rahmen der regulären Überwachungstätigkeit. Es wird auch der Rechtsrahmen dafür geschaffen, dass die Überwachungskräfte der bezirklichen Ordnungsämter im Rahmen der Überwachung des ruhenden Verkehrs die Fahrzeughalter von Fahrzeugen ohne Plakette bzw. ohne Ausnahmegenehmigung verfolgen können.

5.6. Wirkungsuntersuchungen

Eine wichtige Aufgabe der Umweltautorität ist die Bewertung der Wirkungen der Fahrverbote auf die Luftqualität in Berlin. Dies geschieht auf der Basis der Messungen des Berliner Luftgütemessnetzes. Um die Wirkung der emissionsabhängigen Fahrverbote von sonstigen Entwicklungen im Verkehrsaufkommen und Verkehrsablauf unterscheiden zu können, wurden zum 1.1.2007 an 3 verkehrsnahen Luftmessstationen (Frankfurter Allee, Silbersteinstraße und Schildhornstraße) automatische Verkehrszähleinrichtungen installiert.

Um die Auswirkungen der Umweltzone auf den Abgasstandard des Berliner Fahrzeugbestandes erkennen zu können, werden beginnend mit dem Jahr 2006 regelmäßig Abfragen beim Kraftfahrt-Bundesamt (Zulassungen nach Abgas-Normen bzw. Schlüsselnummern) durchgeführt.

Nach erster Auswertung der Effekte des LKW-Fahrverbotes in der Silbersteinstraße seit April 2005 kann erwartet werden, dass sich in meteorologisch normalen Jahren die Anzahl der Überschreitungstage um 11 Tage bzw. um ca. 10% verringert.

6. Allgemeine Hinweise:

6.1. Rechtsgrundlage

35. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (35. BImSchV)

6.2. Kostenauswirkungen auf Privathaushalte und/oder Wirtschaftsunternehmen

Keine Auswirkungen, die über die bei der Beschlussfassung des Luftreinhalte- und Aktionsplans genannten hinausgehen.

6.3. Auswirkungen auf die Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg

Keine, da sich Umweltzonenkonzepte, falls sie in Brandenburg eingeführt werden, auf dieselbe, mit der 35. BImSchV eingeführte, bundesweit einheitlichen Grundlage stützen werden.

6.4. Auswirkungen auf die Gleichstellung der Geschlechter

Die Umsetzung der Umweltzone zielt auf die Verbesserung der Luftqualität in Berlin ab. Davon profitieren alle Bürgerinnen und Bürger gleichermaßen, unabhängig von ihrem Geschlecht. Die geplanten Maßnahmen zur Minderung der Emissionen von Feinstaub und Stickoxiden betreffen alle Menschen, da jeder mittelbar oder unmittelbar zur Emission von Luftschadstoffen beiträgt. Eine Abhängigkeit vom Geschlecht ist nicht bekannt.

Insofern ist von der Einführung der Umweltzone keine Auswirkung auf die Gleichstellung der Geschlechter zu erwarten.

6.5. *Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung*

Keine Auswirkungen, die über die bei der Beschlussfassung des Luftreinhalte- und Aktionsplans genannten hinausgehen.

Berlin, den 27. März 2007

Der Senat von Berlin

Harald Wolf
Bürgermeister

Katrin Lompscher
Senatorin für Gesundheit,
Umwelt und Verbraucherschutz

Anhang 1

zum Bericht „Stand der Umsetzung der Umweltzone und der Anpassung des Luftreinhalte- und Aktionsplans für Berlin 2005-2010 an die 35.BImSchV“

Anpassung des Aktionsplanes Berlin an die 35. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Am 16.08.2005 hat der Senat den von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (SenStadt) vorgelegten Luftreinhalte- und Aktionsplan verabschiedet.

Darin ist als eine von mehreren Maßnahmen zur Senkung der Schadstoffemissionen die Einführung einer Umweltzone in zwei Stufen mit einem flächen- und dauerhaften Fahrverbot für hoch emittierende Fahrzeuge innerhalb des inneren S-Bahnringes („großer Hundekopf“) vorgesehen.

Mehr als ein Jahr später, am 16. Oktober 2006, wurde im Bundesgesetzblatt eine gemäß § 40 Absatz 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz erlassene bundesweite Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung veröffentlicht. Diese als 35. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (35. BImSchV) bezeichnete Regelung trat am 1.3.2007 in Kraft (BGBl. I S. 2218).

Die emissionsseitigen Kriterien für vom Fahrverbot ausgenommene Fahrzeuge, die sich aus der 35. BImSchV ergeben, unterscheiden sich in einigen Punkten von den zuvor im Luftreinhalte- und Aktionsplan festgelegten Anforderungen.

Ziel der Kennzeichnungsverordnung ist die Festlegung eines Kataloges bundeseinheitlicher Fahrzeugkriterien zur Kennzeichnung emissionsarmer Fahrzeuge mit bundesweit geltenden Plaketten. Verkehrsverbote für Umweltzonen müssen daher den Kriterien der 35. BImSchV folgen. Für die Einrichtung der Berliner Umweltzone müssen die Anforderungen deshalb entsprechend angepasst werden.

Dies geschieht im Aktionsplan, der – wie die Umweltzone - die Maßnahmen enthält, um Überschreitungen der bereits ab 1.1.2005 einzuhaltenden Grenzwerte für Feinstaub (PM10) so schnell wie möglich zu vermeiden bzw. deren Dauer zu verringern.

Der Aktionsplan Berlin 2005-2010 wird deshalb wie folgt geändert:

angepasste Fahrzeugkriterien gemäß 35. BImSchV für das emissionsabhängige Fahrverbot in der Umweltzone	
Fahrzeuge, die in der Umweltzone fahren wollen, müssen ...	
in Stufe I ab 1.1.2008	mit der roten, gelben oder grünen Plakette gekennzeichnet sein,  d.h. mindestens die Schadstoffgruppe 2 gemäß § 2 Abs. 2 der 35. BImSchV einhalten Dies entspricht nach derzeitiger Fassung der 35. BImSchV (Stand 13.03.2007): • für Diesel-Fahrzeuge: mind. Euro 2 oder Euro 1 + Partikelfilter • für Otto-Fahrzeuge: mind. Euro 1 mit G-Kat
in Stufe II ab 1.1.2010	mit der grünen Plakette gekennzeichnet sein,  d.h. mindestens die Schadstoffgruppe 4 gemäß § 2 Abs. 2 der 35. BImSchV einhalten Dies entspricht nach derzeitiger Fassung der 35. BImSchV (Stand 13.03.2007): : • Diesel- Fahrzeuge: mind. Euro 4 oder Euro 3 + Partikelfilter • Otto- Fahrzeuge: mind. Euro 1 mit G-Kat

Die Kennzeichnungsverordnung führt damit für **Fahrzeuge mit Otto-Motor** in der Stufe 1 der Umweltzone zu einer Verschärfung, da hier, anders als im Luftreinhalteplan, bereits ein Fahrverbot für Otto-Fahrzeuge ohne G-Kat gilt. Damit sind zusätzlich zu den schon vom bestehenden Luftreinhalteplan betroffenen Diesel-Fahrzeugen in der Stufe 1 der Umweltzone circa 29.000 Otto-Fahrzeuge ohne geregelten Katalysator von dem Fahrverbot betroffen.

Für die Stufe 2 der Umweltzone bedeutet jedoch die Kennzeichnungsverordnung eine Abschwächung der ursprünglichen Kriterien, da die Anforderungen für Otto-Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 4 mit mindestens Euro 1 niedriger sind als die im Luftreinhalteplan vorgesehene Euro-Norm 2. Es sind daher in der Summe ab 2010 weniger Otto-Fahrzeuge betroffen als im ursprünglichen Luftreinhalte- und Aktionsplan.

Für **Dieselfahrzeuge** ergibt sich aus der Kennzeichnungsverordnung eine geringfügige Abschwächung der Anforderungen. In Stufe 1 dürfen nun auch mit Partikelfilter nachgerüstete Dieselfahrzeuge mit Euro-Norm 1 fahren. Die Zahl der betroffenen Fahrzeuge ändert sich nur wenig, da die Nachrüstung von Euro 1-Fahrzeugen nur in Ausnahmefällen lohnend ist, denn auch mit der Nachrüstung dürfen diese Fahrzeug ab 2010 nicht mehr in der Umweltzone fahren.

In der Bilanz ist durch die notwendige Anpassung der Umweltzonenkriterien aufgrund der Kennzeichnungsverordnung keine nennenswerte Änderung der im Luftreinhalteplan beschriebenen umweltseitigen Wirkungen zu erwarten.

Anhang 2

zum Bericht „Stand der Umsetzung der Umweltzone und der Anpassung des Luftreinhalte- und Aktionsplans für Berlin 2005-2010 an die 35.BImSchV“

Eckpunkte für Ausnahmegenehmigungen

Die Zahl der Ausnahmen und die Fahrzeugkategorien (Lkw, Pkw, Diesel, Benzin) sind statistisch zu erfassen.

1. Private Fahrten

1.1. Oldtimer zur privaten Nutzung

Definition:

Als Oldtimer gelten Fahrzeuge, die vor mindestens 30 Jahren erstmals in Verkehr gekommen sind, weitestgehend dem Originalzustand entsprechen, in einem guten Erhaltungszustand sind und zur Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen (gemäß Fahrzeug-Zulassungsverordnung).

Im Rahmen dieser Leitlinien zählen dazu:

- Fahrzeuge mit H-Kennzeichen,
- Fahrzeuge mit regulärer Zulassung, die älter als 30 Jahre sind und für die ein Gutachten nach § 23 StVZO vorgelegt werden kann (aus steuerlichen Gründen wird nicht immer ein H-Kennzeichen beantragt),
- Fahrzeuge mit 07-Oldtimernummer („rotes“ Oldtimer-Kennzeichen), die mindestens 30 Jahre alt sind.

Umfang der Ausnahmegenehmigung:

Oldtimer gemäß obiger Definition dürfen pro Jahr nicht mehr als 700 km in der Umweltzone fahren.

Für den Nachweis ist ein Fahrtenbuch zu führen, das ständig mitgeführt wird. In das Fahrtenbuch sind bei Antritt der Fahrt der Kilometerstand zu Fahrtantritt, der Startort und das Fahrziel in der Umweltzone bzw. der Punkt, wo die Umweltzone verlassen wird, einzutragen.

Das Fahrtenbuch ist kennzeichengebunden. Ein Fahrtenbuch kann für bis zu sechs Fahrzeuge eines Halters, die mit Kennzeichen in das Fahrtenbuch eingetragen sein müssen, genutzt werden. Dabei darf nur ein Fahrzeug zur Zeit genutzt werden. Die Kilometerbegrenzung von 700 km gilt für ein Fahrtenbuch, so dass alle in diesem Fahrtenbuch eingetragenen Fahrzeuge in der Summe nicht mehr als 700 km pro Jahr in der Umweltzone gefahren werden dürfen.

Wenn ab der Einhaltefrist 1.1.2010 die Grenzwerte für Stickstoffdioxid überschritten werden sollten, beträgt die zulässige Kilometerzahl maximal 500 km pro Jahr und ist bei zwingendem Bedarf weiter zu reduzieren. Denn Oldtimer emittieren im Schnitt 45 mal mehr Stickoxide als Fahrzeuge mit geregelter Katalysator.

Sollten Oldtimer entsprechend den technischen Möglichkeiten mit Emissionsminderungssystemen nachrüstbar sein, kann auch nach 2010 über eine Beibehaltung der Kilometerbegrenzung von 700 km pro Jahr nachgedacht werden.

Dauer:

Das Fahrtenbuch wird dauerhaft, aber mit Widerrufsvorbehalt erteilt.

1.2. Sonstige private Pkw-Fahrten

Voraussetzung:

Das Fahrzeug

- ist technisch nicht nachrüstbar (Bescheinigung durch Werkstatt),
- ist wirtschaftlich nicht nachrüstbar, d.h. Nachrüstkosten höher als Zeitwert des Fahrzeuges (drei unabhängige Angebote), oder
- der Ersatz durch ein geeignetes Fahrzeug ist nicht zumutbar (z.B. Existenzgefährdung).

und

- Das Fahrzeug wurde vor dem 1. März 2007 erstmalig auf den Antragsteller zugelassen; denn bei einer späteren Erstzulassung auf den Antragsteller ist davon auszugehen, dass der Antragsteller wissentlich ein Fahrzeug beschafft hat, das ab 1.1.2008 nicht in der Umweltzone fahren darf.
- Der Verkehr mit dem ungenügenden, eigenen Fahrzeug ist aus unaufschiebbaren und überwiegenden Gründen des Allgemeinwohls oder aus überwiegenden und unaufschiebbaren Interessen des Einzelnen erforderlich. Dazu gehören insbesondere gesundheitliche Gründe, Gleichstellung mit Schwerbehinderten „aG“, Leerfahrten nach Transport von Behinderten.

Dauer: Ausnahmen befristet auf **18 Monate**

2. Wirtschaftsverkehr/Firmenfahrzeuge

Voraussetzung:

Fahrzeug ist technisch oder wirtschaftlich nicht nachrüstbar (Bescheinigung durch Werkstatt)

2.1. Härtefall

- Fahrzeug muss vor dem 1.3.2007 erstmalig auf den Antragsteller zugelassen worden sein. Denn bei einer späteren Erstzulassung auf den Antragsteller ist davon auszugehen, dass der Antragsteller wissentlich ein Fahrzeug beschafft hat, das ab 1.1.2008 nicht in der Umweltzone fahren darf.
- Nachrüstung des Fahrzeuges oder Ersatz durch ein geeignetes Fahrzeug wirtschaftlich nicht zumutbar und Verkehr mit dem ungenügenden, eigenen Fahrzeug aus unaufschiebbaren und überwiegenden Gründen des Allgemeinwohls oder aus überwiegenden und unaufschiebbaren Interessen des Einzelnen erforderlich, insbesondere wenn die gewerbliche Tätigkeit, z.B. Fertigungs- und Produktionsprozesse, auf andere Weise nicht aufrechterhalten werden können.
- Für Unternehmen mit einem Fuhrpark mit mehr als 4 Fahrzeugen können zeitlich befristete Quoten für Ausnahmegenehmigungen festgelegt werden, wenn zum Ausgleich ein bestimmter Anteil der Fahrzeuge die Kriterien der Umweltzone übererfüllt (Euro 4/ Euro IV/V). Im Sinne eines Sanierungsplans sind die weiteren Zeitpunkte für die schrittweise Anpassung des Fuhrparks festzulegen.

Dauer: Ausnahme befristet auf **18 Monate**

2.2. Sonderfahrzeug

In die Kategorie „Sonderfahrzeug“ fallen folgende Fahrzeuge:

1) Spezialfahrzeuge mit hohen Anschaffungs- bzw. Umrüstkosten und geringen Fahrleistungen innerhalb der Umweltzone, z.B.:

- Kräne und ähnliche Fahrzeuge, soweit sie nicht als Arbeitsmaschinen zugelassen sind,
- Schwerlasttransporter,
- Zugmaschinen von Schaustellern.

Fahrzeuge mit Sonderaufbauten, die regelmäßig (circa einmal pro Woche und häufiger) für den Lieferverkehr eingesetzt werden (z.B. Kühlfahrzeuge), gehören nicht in diese Fallgruppe sondern in die Fallgruppe 2.1.

Dauer: Ausnahmen befristet auf **3 Jahre** mit Widerrufsvorbehalt

2) Fahrzeuge, deren Ersatz nicht möglich ist, weil der verwendete Fahrzeugtyp die Geschäftsidee verkörpert. Mit einem anderen, moderneren Fahrzeug ist die Ausübung des Gewerbes daher nicht möglich, dazu gehören:

- Oldtimer oder London-Taxi für Hochzeitsfahrten, Stadtrundfahrten, Ausflugsfahrten, Filmaufnahmen u. ä.
- besondere Fahrzeuge für touristische Angebote, z.B. Stadtrundfahrten im Trabant oder historischen Bussen

Diese Sonderfahrzeuge sind auf den technisch und wirtschaftlich best-möglichen Abgasstandard nachzurüsten, z.B. Nachrüstung von Trabants mit ungeregeltem Katalysator.

Das Fahrzeug muss vor 1.3.2007 erstmalig auf den Antragsteller zugelassen worden sein. Denn bei einer späteren Erstzulassung auf den Antragsteller ist davon auszugehen, dass der Antragsteller wissentlich ein Fahrzeug beschafft hat, das ab 1.1.2008 nicht in der Umweltzone fahren darf.

Dauer: Ausnahme befristet auf **18 Monate**

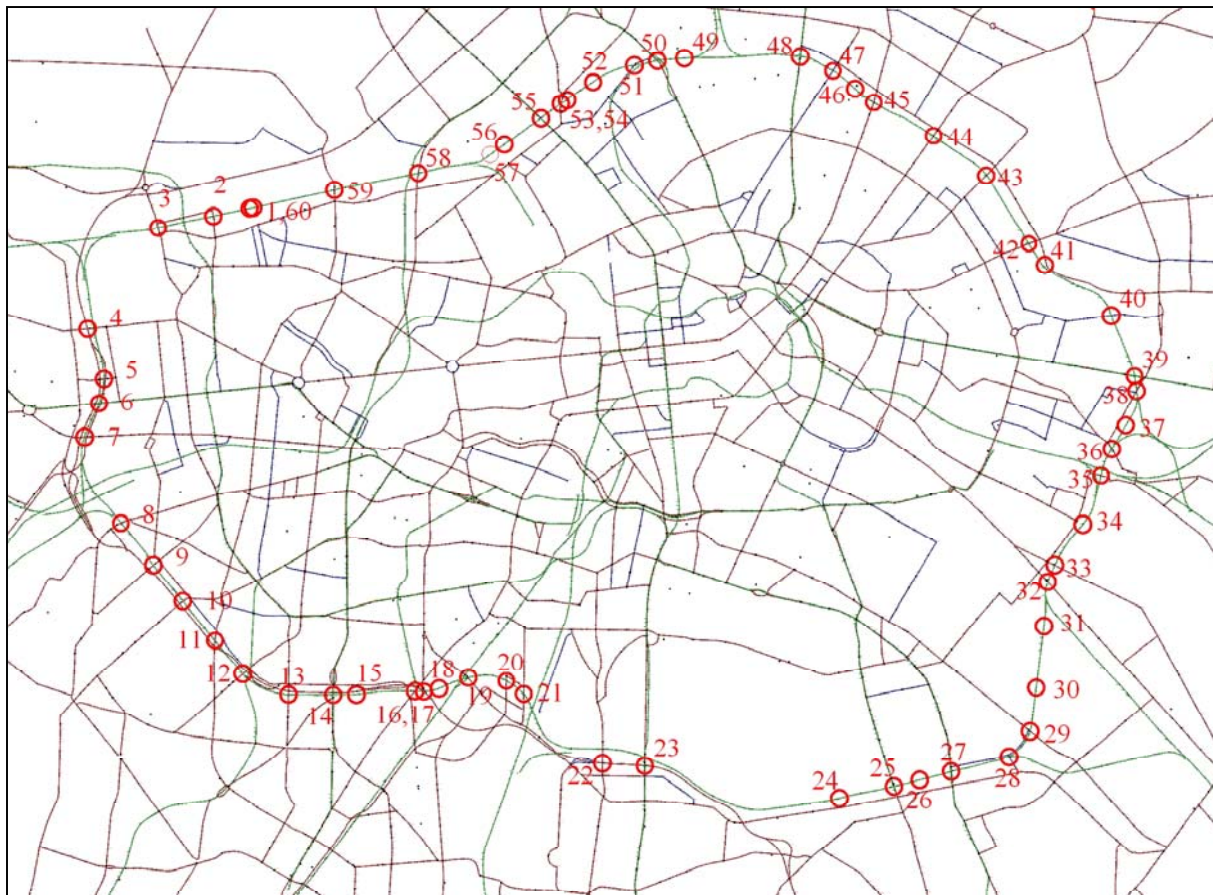
Anhang 3

zum Bericht „Stand der Umsetzung der Umweltzone und der Anpassung des Luftreinhalte- und Aktionsplans für Berlin 2005-2010 an die 35.BImSchV“

Beschreibung der räumlichen Abgrenzung der Umweltzone

In Ergänzung zum Aktionsplan legt die nachfolgende Karte die Grenze der Umweltzone im Wesentlichen fest. Hiervon kann die Straßenverkehrsbehörde geringfügig abweichen, soweit das aus verkehrlichen Gründen geboten erscheint. Die Grenze wurde, wie im Aktionsplan ursprünglich vorgesehen, so gewählt, dass die Stadtautobahn als mögliche Umfahrroute erhalten bleibt. Die Ziffer in der Karte entspricht der jeweiligen Kennziffer der Straße in der dazugehörigen Tabelle.

Abb. 1: Grenze und Zufahrten zur Umweltzone Berlin innerhalb des inneren S-Bahnringes



Tab. 1: Verzeichnis der Zufahrtsstraßen in die Umweltzone

Straße	Kartenziffer
Charlottenburg-Wilmersdorf	
Goslarer Ufer	1
Lise-Meitner-Str.	2
Tegeler Weg	3
Spandauer Damm	4
Schmidt-Knobelsdorff-Str.	5
Kaiserdamm	6
Dresselsteg	
Neue Kantstr.	7
Kurfürstendamm	8
Paulsborner Str.	9
Hohenzollerndamm	10
Hoher Bogen	
Stadtautobahn/BAB 100 Ausf. Konstanzer Str.	11
Mecklenburgische Str.	12
Laubacher Str.	13
Schöneberg-Tempelhof	
Bundesallee	14
Prinzregentenstr.	15
Hauptstr.	16
Stadtautobahn/BAB 100 (Ausfahrt Innsbrucker Platz)	17
Kärntener Str.	18
Sachsendamm	19
Gotenstr.	20
Naumannstr.	21
Manteuffelstr.	22
Tempelhofer Damm	23
Neukölln	
Oderstr.	24
Hermannstr.	25
Hertabrücke	26
Karl-Marx-Str.	27
Niemetzstr.	28
Sonnenallee	29
Kiehlufer	30

Straße	Kartenziffer
Treptow-Köpenick	
Kieffholzstr.	31
Am Treptower Park	32
Puschkinallee	33
Friedrichshain-Kreuzberg	
Alt-Stralau	34
Hauptstr.	35
Boxhagener Str.	36
Wiesenweg	37
Gürtelstr.	38
Frankfurter Allee	39
Eldenaer Str.	40
Pankow	
Thaerstr.	41
Landsberger Allee	42
Kniprodestr.	43
Greifswalder Str.	44
Prenzlauer Allee	45
Dunckerstr.	46
Pappelallee/Stahlberger Str.	47
Greifenhagener Str.	
Schönhauser Allee	48
Mitte	
Swinemünder Str.	49
Badstr.	50
Hochstr.	51
Wiesenstr.	52
Gerichtstr.	53
Fennstr.	54
Müllerstr.	55
Tegeler Str.	56
Friedrich-Krause-Ufer	57
An der Putlitzbrücke	58
Beusselstr.	59
Neues Ufer	60