

Stellungnahme des BUND Berlin zum Entwurf des Lärmaktionsplans (LAP)

2018 – 2023

Berlin, 31.8.2019

Gliederung:

Einleitung

1. Bundesratsinitiativen
2. Tempo 30 ganztags ausweiten und kontrollieren
3. LKW-Fahrverbote
4. Parkraumbewirtschaftung
5. Schallschutzfenster
6. Eisenbahnlärm
7. Fluglärm
8. Fassadenbegrünung fördern
9. Neue Stadtquartiere
10. Ruhige Gebiete aktualisieren, vermehren und schützen

Anhang 1 zu Kap. 2.1

Liste der geforderten Hauptverkehrsstraßenabschnitte mit Tempo 30

Einleitung

Der BUND bedankt sich für die Beteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans und den Diskussionsveranstaltungen („Lärmforum“) im Vorfeld.

Um einen konsequenten Schutz vor Lärm und das Recht auf Ruhe durchsetzen zu können, müssen die vorgeschlagenen Bundesratsinitiativen zur Änderung von europa- und bundesrechtlichen Vorgaben mit Nachdruck vorangetrieben werden (s. 1). Zudem trägt eine klimagerechte Verkehrspolitik – wie z.B. eine CO₂-Steuer – auch zur Reduktion von Abgasen und Lärm sowie zur Stärkung des Umweltverbands bei.

Zentraler Ansatzpunkt für eine zügige Senkung des Lärms insbesondere an besonders betroffenen Hauptverkehrsstraßen ist die Ausdehnung von Tempo 30 und eine konsequente Geschwindigkeitsüberwachung. Dies ist zu ergänzen durch Durchfahrtsverbote für Lkw für besonders lärmbeeinträchtigte Straßenabschnitte.

Wie im Koalitionsvertrag und dem Luftreinhalteplan vorgesehen, muss die Parkraumbewirtschaftung in Berlin konsequent, auch aus Gründen des Schutzes vor Lärm, ausgeweitet werden. Sie muss so gestaltet werden, dass sie ein relevanter Baustein zur Verkehrswende wird. Das heißt, die Preise für das Parken und die Anwohnergeldsteuer müssen steigen. Dabei muss die Zahl der Parkplätze systematisch verringert werden.

Die Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen wird vom BUND unterstützt, allerdings darf dies nicht zu einem eingeschränkten Engagement bei aktiven Maßnahmen zur Lärmreduzierung führen.

Der Schienenlärm muss weiter konsequent gesenkt werden. Die weitere Zunahme des Luftverkehrs muss aus Gründen des Klima- und Lärmschutzes vermieden werden (klimagerechtes Luftverkehrskonzept für Berlin und Brandenburg).

Mehr Grün in der Stadt – insbesondere auch durch Fassaden und Dachbegrünung sowie Stärkung des Straßenbegleitgrüns – hat auch eine lärmmindernde Wirkung, insofern sollten die Umsetzung des LAP und der Charta für das Berliner Stadtgrün aufeinander abgestimmt werden.

Neue Stadtquartiere sind konsequent auf Basis eines nachhaltigen und weitgehend autofreien Mobilitätskonzepts zu planen und zu realisieren, die Anbindung des ÖPNV (insb. Straßenbahn) muss bereits vor Erstbezug sichergestellt sein.

Ruhige Gebiete sind nicht nur am Stadtrand, sondern auch im innerstädtischen Bereich auszuweisen. Besondere Bedeutung kommt dabei Grünflächen (Erholung) wie Tiergarten oder Tempelhofer Feld zu.

Die Umsetzung des Lärmaktionsplanes muss transparenter gestaltet und die notwendigen Finanzmittel und Personalressourcen auch bei der VLB zur Verfügung gestellt werden.

Zur Umsetzung der mittelfristigen Maßnahmen des Lärmaktionsplans ist ein strukturiertes und mit den Bezirken abgestimmtes Vorgehen erforderlich. Die Finanzierung ist spätestens im

nächsten Doppelhaushalt sicherzustellen, um den Anspruch der mittelfristigen Umsetzung, wie vom Senat beschlossen, zu erfüllen. Ebenso erfordert die Zielvorgabe des Stadtentwicklungsplans Verkehr, eine Entlastung von 100.000 Menschen zu erreichen, erheblich mehr als die genannten Schritte.

1. Bundesratsinitiativen durch das Land Berlin

Für einen effektiven Schutz vor Lärm für ein konsequentes Handeln vor Ort bedarf es einer Änderung der bundesrechtlichen Regelungen. Um das Recht auf Gesundheit zu stärken, sollten insbesondere folgende Rechtsänderungen durch das Land Berlin gemeinsam mit anderen Ländern eingefordert werden:

- Einführung eines Rechts auf Lärmschutz im Bestand und eines Fonds zur Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Verkehrswegen.
- Einführung einer lärmindernden Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts.
- Modernisierung des § 45 StVO, der VwV-StVO und der Lärmschutz-Richtlinien:
 - § 45 Abs. 9 StVO darf kein Hindernis für verkehrsbehördliche Anordnungen zum Lärmschutz mehr sein.
 - Straßenverkehrslärm ist die häufigste Lärmart, also weder ein besonderer Umstand, noch ein Einzelfall. Diese Anforderungen sind zu streichen.
 - Einführung von gesundheitsorientierten Grenzwerten.
 - Keine Abwägung des Schutzes vor Lärm und Abgasen (§2 GG) gegen andere Belange.
 - Keine Bedingung von Mindestpegelabsenkungen.
 - Da die Befolgung verkehrlicher Beschränkungen auf Gewöhnung basiert, sollten sie im Regelfall rund um die Uhr gelten.
 - Anerkennung der EU-Rechenmethoden oder Angabe einer einfachen Umrechnungsmethode.
- Plakettenregelung für leisere LKW.
- Lärmsanierung statt Neubau in der Bundesverkehrswegeplanung.
- Verschärfung von Lärm-Grenzwerten für Fahrzeuge und Reifen, hohe Sanktionen bei bewusstem Nicht-Einhalten von Lärmvorschriften (getunte Fahrzeuge, Motorräder etc.).

2. Tempo 30 ganztags ausweiten und kontrollieren

Der BUND Berlin unterstützt ausdrücklich Tempo 30 auf den 42 Straßenabschnitten, die der Senat im Entwurf des Luftreinhalteplanes veröffentlicht hat. Dies führt nicht nur zu einer

Absenkung der Belastung mit Luftschadstoffen, sondern auch zu einer signifikanten Absenkung der Lärmbelastung in den einzelnen Straßenabschnitten.

Die Wirkungen von Tempo 30 auf innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen in Bezug auf Lärminderung, Luftreinhaltung und Verkehrssicherheit wurden u.a. auch in Berlin umfangreich untersucht, die positiven Effekte wissenschaftlich nachgewiesen. So zeigt sich z.B. an der Schildhornstraße: Durch permanente Überwachung mit Blitzgeräten wurde Tempo 30 gesichert, dadurch nahmen die Belastungen sowohl mit Feinstaub und Stickoxiden als auch durch Lärm deutlich ab. Die bisherigen Anordnungen von Tempo 30 haben sich auch als rechtssicher herausgestellt.

Entsprechend der positiven Wirkung von Tempo 30 ist es nach Auffassung des BUND Berlin erforderlich:

- auf zusätzliche Hauptverkehrsstraßen-Abschnitten Tempo 30 anzuordnen (2.1),
- die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen konsequent zu überwachen – insbesondere auch in der Nacht (2.2),
- ein „Flickenteppich“ mit Tempo 30-Anordnungen zu vermeiden.

Als kurzfristige Maßnahme solle der Senat die Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts (Az VG 11 K 32.15) von 2016 zu Tempo 30 auf der Berliner Allee in Weißensee zurückziehen und dort endlich auf diesem Straßenabschnitt Tempo 30 anordnen.

2.1. Zusätzliche Straßenabschnitte mit Tempo 30 ganztags (auf Basis der Lärmkarte LAP)

„Ganztags-Tempo-30: Um die Aufenthaltsqualität in besonders sensiblen Bereichen und somit Stadtqualitäten zu verbessern, kann eine Tempo-30-Anordnung aus Lärmschutzgründen auch im Tageszeitraum erforderlich sein. Deshalb ist vorgesehen, nach Erarbeitung des Tempo-30-Nachtkonzeptes mit einem übergreifenden Verfahren die ganztägige Tempo-30-Konzeption in Form eines an der Lärmbelastung orientierten Stufen-plans in Berlin weiter zu entwickeln. Dabei werden neben der Lärmbelastung insbesondere Synergien mit der Verkehrssicherheit und der Luftschadstoffbelastung in die Untersuchung einbezogen.“

Entwurf des LAP ., S.20

Auf Basis der Lärmkarte fordert der BUND Berlin zusätzlich Tempo 30 auf weiteren Straßenabschnitten, in denen die Lärmwerte zu hoch sind (siehe Anhang). Der BUND legte dabei den Schwerpunkt auf Einkaufsstraßen, weil deren Attraktivität zunehmend vom Autoverkehr beeinträchtigt wird.

In den Geschäftsstraßen gibt es viele querende Fußgänger, oft auch abseits der Übergänge. Radfahrer teilen sich den Straßenraum mit Durchgangsverkehr, Lieferverkehr und Parksuchverkehr. Schon diese unübersichtlichen Verkehrssituationen alleine würden Tempo 30 rechtfertigen. Noch gravierender ist es, dass gerade die Einkaufsstraßen zu den lautesten Straßen der Stadt gehören. Deshalb fordert der BUND Tempo 30 für die Kernzonen der Bezirkszentren zum Beispiel für die Schloßstraße und Karl-Marx-Straße.

2.2 Tempo 30: Kontrollen ausbauen, auch in der Nacht

Die Einhaltung von Tempo 30 muss durch konsequenten Ausbau der Geschwindigkeitskontrollen ausgebaut werden. Tempo 30 Abschnitte sind auch in der Nacht mit automatischen Blitzersäulen mit Laser-Messsystem sowie durch mobile Kontrollen zu überwachen. Für den BUND Berlin ist es nicht akzeptabel, dass die Berliner Polizei Lärmschutzkontrollen in der Nacht nicht regelmäßig durchführt (s. AGH-Drs. 18 / 17 573).

Die Reihenfolge der Standorte sollte nach Lärmkennziffern erfolgen (d.h. Anwohner / dB), zudem sind insbesondere die Straßenabschnitte zu überprüfen, auf denen es besonders häufig zu Geschwindigkeitsübertretungen kommt (einschl. illegaler Autorennen).

2.3 Gleichmäßige Geschwindigkeit

Kurze Tempo 50-Bereiche zwischen zwei Tempo 30-Bereichen führen dazu, dass Autofahrende beschleunigen und wieder abbremsen. Diese sollten identifiziert und harmonisiert werden. Beispiele: Kolonnenstraße östl. der Hohenfriedbergstr. (Schöneberg)

3. LKW-Fahrverbote

Lkw sind die größten Lärm-Emittenten im Straßenverkehr. Durchfahrtsverbote für Lkw, wie sie bereits in mehreren deutschen Städten erfolgreich bestehen, sorgen für eine schnelle Senkung der lokalen Schadstoffemissionen und leisten ein Beitrag zum Gesundheits- und Lärmschutz. Daher sollten auf folgenden Straßen LKW-Fahrverbote eingeführt und durchgesetzt werden:

- Schloßstraße (Steglitz) + Rheinstr: (Steglitz + Friedenau)
- Kaiser-Friedrich-Str. (Chrlbg.)
- Kolonnenstr. (Schöneberg)
- Siemensstr. (Moabit)
- Berliner Str. (Tegel)

Ebenso müssen bestehende LKW-Durchfahrtsverbote wie in der Silbersteinstraße konsequent kontrolliert werden.

4. Parkraumbewirtschaftung

Der konsequente Ausbau der Parkraumbewirtschaftung trägt auch zum Schutz vor Lärm bei. Entsprechend ist sie entsprechend Koalitionsvertrag und Luftreinhalteplan zügig auszuweiten. Dabei muss sie so gestaltet werden, dass sie ein relevanter Baustein zur Verkehrswende wird. Das heißt, die Preise für das Parken und die Anwohnergigante müssen steigen. Zudem muss die Zahl der Parkplätze systematisch verringert werden.

5. Schallschutzfenster

Der BUND begrüßt, dass Anwohnern bzw. Vermietern von Hauptverkehrsstraßen mit besonders hohen Lärmpegeln das Angebot gemacht wird, Schallschutzfenster mitzufinanzieren. Diese dürfen aber tatsächlich nur das letzte Mittel sein, falls alle anderen Maßnahmen nicht ausreichend gewirkt haben, denn nur aktive Schallschutzmaßnahmen verringern auch den Umgebungslärm. Das BVerwG hat bereits am 21.4.1976 in einem Grundsatzurteil entschieden:

Angemessene Befriedigung der Wohnbedürfnisse setzen insbesondere voraus, dass innerhalb der Gebäude eine durch Außengeräusche nicht beeinträchtigte Entfaltung des Lebens möglich ist. Dazu gehört die Möglichkeit einer ungestörten Kommunikation im weitesten Sinn unter Einschluss der Mediennutzung und die Möglichkeit des störungsfreien Schlafens. Diese Anforderungen sind nicht nur bei geschlossenen Fenstern und Türen anzuwenden, sondern zu den schützenswerten Wohnbedürfnissen gehört vielmehr das übliche Wohnverhalten und damit auch die Möglichkeit und zu schlafen, wenn die Fenstern geöffnet sind.

Schallschutzmaßnahmen dürfen daher nicht als Ersatz für aktive Lärmschutzmaßnahmen dienen, vielmehr sind die Möglichkeiten des aktiven Schallschutzes konsequent auszuschöpfen (s. Forderungen zu Ausdehnung und Kontrolle Tempo 30).

6. Eisenbahnlärm

Die Lärmreduzierung der S-Bahn ist konsequenter gegenüber dem einzigen Anbieter (S-Bahn Berlin GmbH) einzufordern. Ähnlich wie bei der S-Bahn sind im „Bestandsnetz Fernverkehr“ durch permanente Instandhaltungsmaßnahmen an der Fahrbahn (Schienenschleifen) die Lärmemissionen zu reduzieren. Wenn nach der Wiederherstellung der Gütergleise parallel zum S-Bahn-Ring deutlich mehr Güterzüge durch die innere Stadt fahren sollen, muss auch für die dortigen Anwohner ein adäquater Lärmschutz sichergestellt werden.

7. Fluglärm

Mit der Inbetriebnahme des BER und der Schließung des Flughafens Tegel verändert sich die Fluglärmbelastung in der Stadt. Der Betrieb des BER erfordert ein konsequentes Lärmmanagement. Der BUND Berlin fordert daher, die lärmabhängigen Entgelte künftig an den Regelungen am Flughafen Frankfurt zu orientieren: Die Lärmrentgelte sollten in Ein-Dezibel-Schritten gestaffelt und so stark wie möglich gespreizt werden. Eine Lärmobergrenze, wie sie in Frankfurt diskutiert wurde, soll sicherstellen, dass der Lärm auch bei einer wachsenden Zahl von Flugbewegungen durch Ausschöpfung des technischen Fortschritts nicht ansteige. Unabdingbar ist zudem ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr. Der Schutz der Gesundheit muss Vorrang haben. Das ist auch die Vorgabe des Luftverkehrsgesetzes.

Ein weiterer Ausbau der Terminal- und Abfertigungskapazitäten des BER wird aus Gründen des Klima- und des Lärmschutzes vom BUND Berlin abgelehnt. Notwendig ist endlich die Erarbeitung eines klima- und anwohnerverträglichen Luftverkehrskonzepts für Berlin und Brandenburg. Dieses muss konsequent an den Klima- und Lärmschutzziele orientiert werden und wirksame Maßnahmen gegen einen weiteren Zuwachs des Luftverkehrs enthalten. Auf dieser Grundlage ist eine grundlegende Überarbeitung des Landesentwicklungsplans erforderlich, der weiterhin auf den inzwischen überholten Prognosen für den BER basiert.

8. Begrünung fördern!

Die Begrünung von Dächern und Fassaden sowie die Stärkung des „Straßenbegleitgrüns“ hat neben vielen anderen positiven Effekten auch eine lärmindernde Wirkung, sowohl im begrünten Haus, als auch auf der Straße. Fassaden- und Dachbegrünung sollte daher bei Neubauten verpflichtend vorgeschrieben und bei Bestandsbauten gefördert werden, möglichst mit immergrünen Pflanzen für die ganzjährige Wirkung.

Die Lärminderungsplanung sollte entsprechend mit der Charta „Charta für das Berliner Stadtgrün“ verknüpft werden (und umgekehrt). Die Begrünung von Dächern und Fassaden ist ebenso wie die Gestaltung von lärmreduzierenden Grünpflanzungen in den Bebauungsplänen verbindlich vorzuschreiben. Entsprechende Vorgaben müssen auch bei Baugenehmigungen erfolgen.

9. Neue Stadtquartiere

Die „Anlage 7: Zukünftige Mobilität in neuen Stadtquartieren“ enthält viele sehr gute und richtige Hinweise. Sie sind allerdings vorsichtiger formuliert, als es nötig wäre. Der Straßenbahnausbau kommt weiterhin nicht voran und die wenigen Strecken werden schlechter geplant als es geboten und möglich wäre. Es ist zu befürchten, dass die Erstbezieher der neuen Quartiere bestenfalls ein Busangebot vorfinden. Als Rückgrat der Anbindung neuer Wohnbaugebiete an die Gesamtstadt sind ein leistungsfähiger ÖPNV und der entsprechende Ausbau der Radinfrastruktur unabdingbar. Dies ist grundsätzlich auch Ziel des Senats (s. AGH Drs. 18/13783 vom 3.4.2018), bedarf aber für die geplanten Stadtquartiere einer ehrgeizigeren Umsetzung als bisher geplant. Für den ruhenden Verkehr sollte ein Stellplatzschlüssel vereinbart werden (in Abhängigkeit von Größe und Lage der Stadtquartiere). Dabei sollte das Prinzip der Äquidistanz für den ÖPNV und MIV berücksichtigt werden. Das bedeutet, dass der Fußweg zur

nächstgelegenen Haltestelle kürzer ist (maximal gleich lang), als der Fußweg zum geparkten Auto. Möglich sind beispielsweise rückbaubare Quartiersgaragen am Rand des Gebietes mit einem begrenzten Stellplatzangebot für Kfz, die auf zukünftige Mobilitätsbedürfnisse flexibel reagieren können. Vor dem Hintergrund einer gewünschten sozialen Durchmischung von Quartieren und einer Stärkung des sozialen Wohnungsbaus sind Tiefgaragen wirtschaftlich schwer darstellbar. Im Straßenraum des Wohnbaugebietes sollten – ausgenommen von Stellplätzen für Mobilitätseingeschränkte – keine frei verfügbaren Stellplätze ausgewiesen werden. So ständen nicht benötigte Stellplatzflächen für den Aufenthalt und/oder die städtebauliche Nutzung zur Verfügung.

Auch alternative Verkehrsmittel wie das Fahrrad oder Carsharing müssen niedrighschwellig nutzbar sein, damit die Anwohnenden möglichst nicht auf eine regelmäßige Nutzung des eigenen Pkw angewiesen sind. Dazu trägt auch der Erhalt und die Weiterentwicklung der Polyzentralität („Stadt der kurzen Wege“) bei.

Ein Mobilitätskonzept muss sich also auch mit der Frage beschäftigen, wie wohnungsnah Versorgung angeboten sowie das Rad- und Fußwegenetz ausgestaltet werden muss, so dass Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs sowie die Basis der sozialen Infrastrukturversorgung im Rahmen der Nahmobilität bestmöglich erreichbar sind. Dabei sollte das Rad- und Fußverkehrsnetz am dichtesten sein und attraktive Verknüpfungen mit benachbarten Gebieten aufweisen. Das Radverkehrsnetz muss außerdem gut mit geplanten Radschnellverbindungen verknüpft werden. Um die Multimodalität zu fördern, sind ausreichend und sichere Fahrradabstellanlagen, sowohl wohnungsbezogen als auch an der nächsten S- und/oder U-Bahn-Station, vorzusehen. Weitere Bausteine (z.B. Mobilitätsstationen mit Bündelung verschiedener Verkehrsmittel und Services, Packstationen, Transportmittelverleih etc.) sollten ebenso in einem Mobilitätskonzept untersucht werden. Es ist absehbar, dass neue Stadtquartiere entstehen, bevor eine hervorragende schienengebundene ÖPNV-Anbindung vorhanden ist. Daher müssen Mobilitätskonzepte bei Bedarf Lösungen in einer möglichen Übergangsphase darstellen, um in dieser frühen Phase nicht das Kfz als Verkehrsmittel der Wahl zu zementieren. Die Erfahrung zeigt, dass Entscheidungen zur Verkehrsmitteländerung vor allem bei Umzug oder der Geburt von Kindern getroffen werden.

10. Ruhige Gebiete aktualisieren, vermehren und schützen

Im ersten Lärmaktionsplan wurden „Ruhige Gebiete“ festgelegt. Da sie nach damaliger Ansicht der Planer mindestens 100 ha groß sein sollten, liegen sie alle am Stadtrand.

Die ruhigen Gebiete sollten daher neu betrachtet werden: Ihre Größe sollte so bemessen sein, dass sie auch erreichbar sind. Grün wird als leiser empfunden, deshalb sind grüne Gebiete zu schützen, auch wenn es dort objektiv nicht so leise ist. Die Art und zeitliche Verteilung des Lärms ist zu beachten. Die ruhigen Gebiete sind rechtlich so zu verankern, dass sie in den B-Plänen und Planfeststellungen zu schützen sind, insbesondere vor Straßenlärm. Das sollte möglichst schnell passieren, bevor die neuen Wohngebiete und Straßen alle planrechtlich zugelassen sind. Dies gilt z.B. für das Tempelhof Feld und den großen Tiergarten.

Der Tiergarten wird nicht nur durch Großveranstaltungen zunehmend beeinträchtigt, er leidet schon seit Jahren unter dem Autoverkehr, der den Landschaftspark Lennés mehrfach zerschneidet. Der Autoverkehr auf der Straße des 17. Juni, der Hofjägerallee, der

Tiergartenstraße und der John-Forster-Dulles- Allee sorgt dafür, dass kein Winkel des Tiergartens unverlärt bleibt. Die Erholungsfunktion von Berlins "Central Park" ist dadurch stark eingeschränkt. Die autobahnähnliche „Straße des 17. Juni“ und die Hofjägerallee wurden im Rahmen der "Umgestaltung" Berlins zur "Welthauptstadt Germania" durch die Nazis unter der Leitung von Albert Speer durch den Tiergarten geschlagen.

Um den Erholungswert des Tiergartens wieder zu steigern, fordert der BUND die Sperrung der Straße des 17. Juni vom Brandenburger Tor bis zum großen Stern an allen Wochenenden zwischen Ostern und dem 3. Oktober.

Anhang 1 zu Kap. 2.1

Liste der vom BUND geforderten Hauptverkehrsstraßenabschnitte mit Tempo 30

Mitte

Unter den Linden

Chausseestraße von Oranienburger Str. bis Wöhlertstr.

Stresemannstraße von Niederkirchnerstr. bis Potsdamer Platz

Französische Straße

An der Spandauer Brücke

Münzstraßen / Memhardtstraße

Invalidenstraße von Gartenstr. bis Brunnenstr. Veteranenstraße

Tiergarten

Turmstraße zwischen Stromstraße und Emdener Str.

Wedding

Exerzierstraße

Drontheimer Straße

Transvaalstraße

Kreuzberg

Kottbusser Damm

Schlesische Straße von Taborstr.-Skalitzer Str.

Adalbertstraße

Friedrichshain

Frankfurter Allee vom Frankfurter Tor bis Ringbahnbrücke

Weichselstraße

Schöneberg

Grunewaldstraße von Elßholzstraße bis Akazienstr.

Kolonnenstraße von Kaiser-Wilhelm-Platz bis Naumannstr.

Taentzienstraße und Kurfürstendamm bis Joachimsthaler Str.

Tempelhof

Bahnhofstraße (in Lichtenrade)

Charlottenburg

Budapester Str. vom Hardenbergplatz bis Nürnberger Str.

Wilmerdorf

Joachimsthaler Straße von Lietzenburger Str. bis zum Kurfürstendamm

Uhlandstr. von Hardenbergstr. bis Lietzenburger Str.

Konstanzer Str. von Brandenburgische Str. bis Olivaer Platz

Laubacher Str.

Neukölln

Karl-Marx-Straße von Flughafenstraße bis Karl-Marx-Platz

Herrmannstraße von Flughafenstraße bis Okerstraße

Flughafenstraße von Hermannstr. bis Karl-Marx-Straße

Treptower Straße von Sonnenallee bis Weigandufer

Treptow

Dammweg von Köpenicker Str. bis Kiefholzstr.

Baumschulenstr.

Köpenick

Grünauer Straße von Glienicke Str. bis Müggelheimer Str.

Prenzlauer Berg

Eberswalder Straße von Schönhauser Allee bis Oderberger Str.

Schönhauser Allee von Stargarder Str. bis Wisbyer Str.

Pankow

Wollankstraße

Weißensee

Berliner Allee vom Antonplatz bis Buschallee

Roelckestraße von Pistoriusstraße bis Lederstr.

Lichtenberg

Alt-Friedrichsfelde von Rosenfelder Str. bis Robert-Uhrig-Str.

Treskowallee vom S-Bhf. Karlshorst bis Waldowallee

Reinickendorf

Ollenhauerstraße von Kurt-Schumacher-Platz bis Humboldtstraße

Klemkestraße

Steglitz

Schloßstraße von Schildhornstr. bis Grunewaldstraße

Hindenburgdamm von Klingsorstr. bis Händelplatz

Gardeschützenweg

Birkbuschstraße

Zehlendorf

Teltower Damm von Machnower Str. bis Potsdamer Str.)

Seehofstraße von Berliner Str. bis Mühlenstr.

Onkel-Tom-Straße von der Ecke Potsdamer Straße bis Pasewaldtstraße

Spandau

Neuendorfer Straße von Schönwalder Str. bis Triftstraßen

Nonnendammallee von Rohrdamm bis Siemensdamm

Ritterfelddamm von Sparnecker Weg bis Potsdamer Chaussee