



Berliner Fahrgastverband IGEB

Teuer und ungeeignet!

Bau- und Verkehrskonzept zur Schienenanbindung des künftigen Flughafens BBI müssen geändert werden

636 Millionen Euro wollen der Bund und die Länder Berlin und Brandenburg ausgeben, um den künftigen Flughafen „Berlin Brandenburg International“ (BBI) in Schönefeld an das Schienennetz anzuschließen. Dennoch wird BBI für viele Fahrgäste – insbesondere aus Brandenburg – nur schlecht erreichbar sein.



Die geplante Neubaustrecke zum Flughafen BBI (rechts unten am Außenring, rot zum Kopfbahnhof, rosa optional geplant).

Planunterlagen: DB-Kursbuchkarte Mai 2006

Das derzeitige Konzept sieht vor, abzweigend vom Berliner Außenring Fernverkehrs- und S-Bahngleise zu einem Tunnel unter dem Flughafen zu führen und in einem Tunnelbahnhof unter dem neuen Terminal enden zu lassen. Dieser neue Tunnelbahnhof soll für die S-Bahn dauerhaft und für Fern- und Regionalzüge zunächst als Kopfbahnhof realisiert werden. Nach Vorliegen der planungsrechtlichen Voraussetzungen soll der Fern- und Regionalverkehr aber eine Durchbindung nach Osten zur Görlitzer Bahn erhalten.

Es soll also viel für die Erreichbarkeit des künftigen Flughafens BBI per Bahn getan werden. Wieso der Berliner Fahrgastverband IGEB dennoch grundsätzliche Änderungen sowohl bei Bau- als auch beim Betriebskonzept fordert, wurde auf einer viel beachteten Pressekonferenz am 2. August dargelegt. Auch die Verantwortlichen bei Bund, Berlin und Brandenburg erhielten die IGEB-Analyse mit den Alternativvorschlägen.

1. Das Problem

Der heutige Flughafen Schönefeld und ebenso der künftige Flughafen BBI liegen

nicht unmittelbar an einer der nach Berlin hineinführenden Radialstrecken der Bahn, sondern am Berlin kreisförmig umschließenden Außenring.

Deshalb gelangt kein Zug auf der Fahrt nach Berlin zum Flughafenbahnhof, es sei denn, er wird durch eine Umwegfahrt gezielt über Schönefeld geführt. Das geschieht heute mit den Linien RB 14 und RE 7, die so eine Verbindung von der Berliner Stadtbahn zum Flughafen herstellen und auch einigen Kommunen in Brandenburg eine umsteigefreie Verbindung zum Flughafen ermöglichen.

Mit der geplanten Neubaustrecke und dem neuen Tunnelbahnhof gibt es von der Netzgeometrie her lediglich eine Parallelstrecke auf dem südöstlichen Abschnitt des Berliner Außenrings.

Der strukturelle Mangel „Lage am Außenring statt Anbindung an eine Radiale“ bleibt auch nach Realisierung der Neubaustrecke zum neuen Flughafen BBI erhalten. Züge kommen also nicht auf ihrer Fahrt nach Berlin am Flughafenbahnhof vorbei, son-

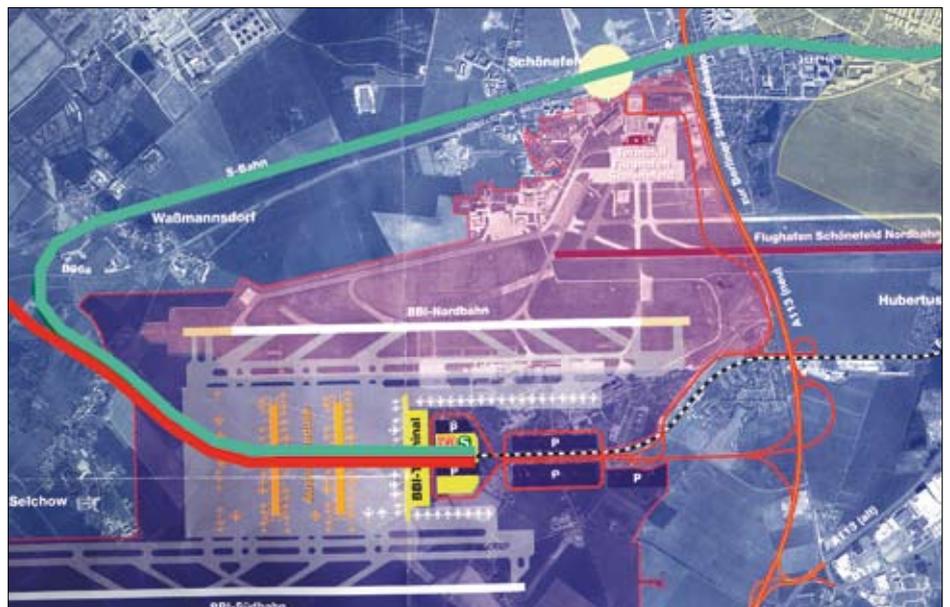
Für die Verlängerung der S-Bahn vom heutigen zum künftigen Flughafenbahnhof hat der Bund auf die sonst übliche Nutzen-Kosten-Analyse verzichtet. Die Folgen haben die Fahrgäste in Berlin und Brandenburg zu tragen, denen künftig Züge vor der Haustür gestrichen werden, um schlecht besetzte Züge zum Flughafen BBI bestellen zu können. Foto: F. Müller

dern müssen mit einer Umwegfahrt hierher geführt werden. Damit verlängert sich die Fahrzeit für die Mehrheit der Reisenden, die nicht zum Flughafen will, in der Regel um mindestens zehn Minuten.

Der eigenwirtschaftlich fahrende Eisenbahnfernverkehr wird sich keine Umwegfahrten über BBI leisten können.

Das Potenzial an Reisenden, die mit Fernzügen zum Flughafenbahnhof fahren werden, ist gering. Erinnerung sei, dass die Bahn fast alle Züge zwischen Berlin und Leipzig, die bis zur Eröffnung des Tiergartentunnels über Schönefeld führen, ohne Halt durchfahren ließ, weil es nahezu keine Umsteiger zwischen Fernbahn- und Flugverkehr gab. Das wird bei BBI nicht anders sein, zumal die Erfahrungen anderer Städte bezüglich der Flughafenanbindung ähnlich sind.

Die Vorstellung des Berliner Senats, in Berlin beginnende bzw. endende Fernzüge zum künftigen Flughafenbahnhof BBI zu führen, ist geradezu naiv.



Bisheriges Baukonzept für die Schienenanbindung von BBI: Fern- und Regionalbahn von Westen (rot), S-Bahn von Osten (grün) enden (zunächst) in einem Kopfbahnhof direkt unter dem Terminal. Planunterlagen: Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH



Seit 1994 verbindet der Peoplemover am Flughafen Frankfurt/Main die verschiedenen Terminals und sorgt für kurze Wege für alle Fluggäste. Mit einem solchen vollautomatischen Verkehrssystem könnte der neue Flughafen Berlin Brandenburg International kostengünstig an den bestehenden Flughafenbahnhof angebunden werden. Foto: Bombardier

Für ein solches Konzept wird es keine Nachfrage der Reisenden geben. Brandenburger Reisende haben nahezu keine Zustiegsmöglichkeiten zu Fernzügen nach Berlin. Berliner Reisende werden nicht einen Fernzug besteigen, um damit zum Flughafen zu fahren, zumal die im Fernverkehr eingesetzten Fahrzeuge für den Kurzstreckenverkehr ungeeignet sind. Vor allem aber würde die Bahn größte betriebliche Probleme bekommen, wenn auf den geplanten vier Gleisen des neuen Tunnelbahnhofs mehrere Züge enden. Und wo sollen Aufstellung, Wartung und Reinigung erfolgen, die heute im Bahnbetriebswerk Rummelsburg stattfinden?

Im Übrigen wäre der Wunsch des Senats, heute in Ostbahnhof endende Fernzüge zum Flughafenbahnhof BBI weiterfahren zu lassen, ohnehin erst nach dem Bau der Ostanbindung des neuen Bahnhofs möglich, die (siehe oben) bisher noch nicht planfestgestellt ist.

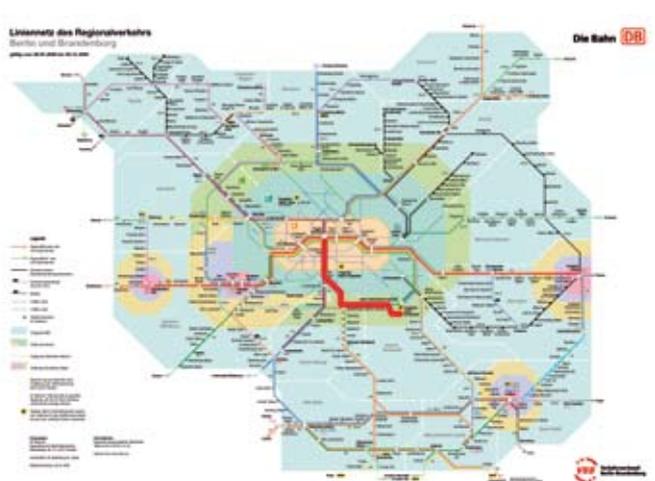
Es gibt aus den genannten Gründen keine verkehrliche und betriebliche Begründung, die den Bau eines aufgrund der Tunnellage besonders teuren Fernbahnhofs unter dem künftigen Flughafen BBI rechtfertigt.

Folgerichtig sieht bereits die derzeitige Planung vor, dass die Mehrzahl der mit dem öffentlichen Verkehr anreisenden Fluggäste mit dem geplanten Bahn-Shuttle von Berlin Hauptbahnhof über Potsdamer Platz und Südkreuz zum Flughafenbahnhof fährt. Der Shuttle ist je nach Sichtweise ein besonderer RegionalExpress oder eine Express-S-B-Bahn.

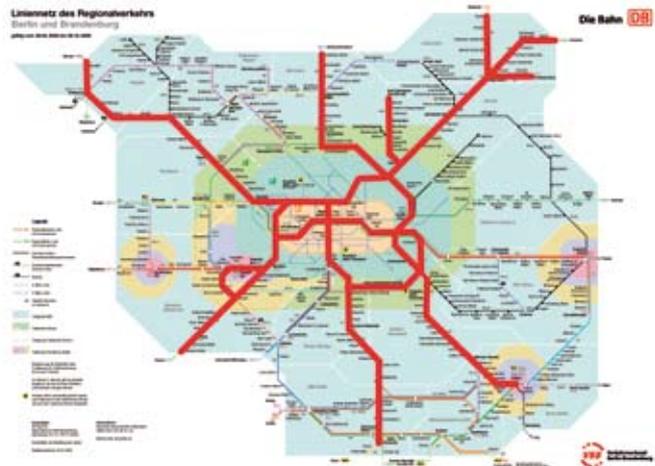
Das Angebot eines Shuttles von Berlin Hauptbahnhof zum Flughafen BBI, geplant im attraktiven 15-Minutentakt, ist nur auf den ersten Blick eine gute Lösung. Der Shuttle-Verkehr sollte nach bisheriger Planung eigenwirtschaftlich und nicht im VBB-Tarif integriert fahren. Ein Fahrpreis von zehn Euro wäre deshalb nicht unrealistisch. Damit würden Reisende, die genau rechnen müssen (insbesondere Passagiere sogenannter Billigflieger), und die große



IGEB-Alternativvorschlag: Peoplemover zum vorhandenen Fern-, Regional- und S-Bahnhof Flughafen Berlin-Schönefeld (gelb). Zwei Varianten sind möglich. Der direkte Weg mit Tunnel unter der Startbahn oder der längere Weg ohne Tunnel an der Straße.



Bisheriges Betriebskonzept: Shuttle-Züge zwischen Berlin Hauptbahnhof und BBI (rot). Planunterlage: DB Regio



IGEB-Alternativvorschlag: Regionalverkehrsstrecken mit Direktanbindung zum Flughafenbahnhof (rot).

Gruppe der Berufspendler, die am Flughafen arbeitet, weitgehend ausgeschlossen.

Für Reisende, die nicht ins Berliner Zentrum wollen, ist ein solches Inselangebot im Berliner Schienennetz unattraktiv. Vor allem würde ein solches Angebot für Reisende von und nach Brandenburg fast immer mit Umwegfahrten über Berlin verbunden sein.

Inzwischen hat offensichtlich auch die Bahn Zweifel, dass es einen erfolgreichen eigenwirtschaftlichen Shuttle-Verkehr geben kann und verlangt eine Bestellung (und somit Finanzierung!) entsprechender Verkehrsleistungen über 20 Jahre durch die Länder Berlin und Brandenburg. Eine solche 20-Jahre-Zusage ist beim Ausbau der Bahninfrastruktur seit einiger Zeit üblich und verständlich, zumal die Bahn gerade beim Flughafen-Shuttle ein „gebranntes Kind“ ist. Denn die Überdimensionierung des Tiergartentunnels mit einem dritten und vierten Gleis ist allein die Folge der (rechtlich unverbindlichen) Planung des Flughafen-Shuttles im 15-Minuten-Takt.

Würden Berlin und Brandenburg nun einen Flughafen-Shuttle bestellen, wäre der in den VBB-Tarif integriert, aber der Preis dafür wäre unverantwortlich hoch: Auch bei 20 Millionen Fluggpassagieren im Jahr gäbe es pro Stunde durchschnittlich nur rund 400 bis 500 Fahrgäste zum und 400 bis 500 Fahrgäste vom Flughafen, aufgeteilt auf Shuttle-Verkehr, S-Bahn und Busse. Selbst wenn man



Quer über den Bahnsteigen des bestehenden Bahnhofes Schönefeld könnte der Peoplemover zum neuen BBI-Terminal abfahren. Die Umsteigewege wären minimal und die Feinverteilung zu den Parkhäusern, Terminals und ggf. weiteren Zielen optimal. Auch für den Bahnbetrieb bietet der vorhandene oberirdische Bahnhof mit seinen 8 Bahnsteigkanten mehr Möglichkeiten als der neue Tunnelbahnhof mit 6, den zum Beispiel keine Dieselfahrzeuge nutzen dürfen.

Foto: Florian Müller

noch Begleitpersonen und Berufspendler hinzu zählt, wäre es unverantwortlich, jährlich viele Millionen Euro auszugeben für ein Angebot, dass nur von einer im Maßstab des öffentlichen Nahverkehrs relativ kleinen Fahrgastgruppe genutzt werden kann – und von vielen Brandenburgern gar nicht.

Als Alternative bietet sich die S-Bahn an – zum VBB-Tarif. Aber auch sie wird unattraktiv sein.

Um dem Shuttle-Verkehr keine Konkurrenz zu machen, soll nicht etwa die schnellste S-Bahnanbindung aus der Berliner Innenstadt von Mahlow zum Flughafen Schönefeld gebaut werden, sondern die am heutigen Flughafenbahnhof Schönefeld endende S-Bahn soll in einer großen, fast acht Kilometer langen Schleifenfahrt über Waßmannsdorf zum neuen Flughafenbahnhof BBI geführt werden. Mit der S 9 wird man dann vom Bahnhof Zoo 55 Minuten, vom Hauptbahnhof 48 Minuten und vom Bahnhof Alexanderplatz 42 Minuten (reine Fahrzeit) zum neuen Flughafenbahnhof benötigen. Attraktiv ist das nicht.

Erinnert sei daran, dass die S-Bahn GmbH heute die zweite zum Flughafen fahrende Linie, die S 45, bereits am S-Bf Hermannstraße enden lässt, weil diese Linie ein relativ geringes Fahrgastaufkommen hat.

Fazit:

Die geplante sehr teure Schienenanbindung des Flughafens BBI ist für die Mehrzahl der Fernverkehrs-, Regionalverkehrs- und Nahverkehrsreisenden äußerst unattraktiv.

Für jede sehr viel kleinere Investition in das Schienennetz werden vom Bund zuvor Nutzen-Kosten-Analysen gefordert. Außerdem müssen sich die Länder bei Regional- und Nahverkehrsstrecken verpflichten, für mindestens 20 Jahre Verkehrsleistungen zu bestellen. All das galt für die Schienenanbindung von BBI (bisher) nicht. Jegliche sachliche Diskussion wurde unterbunden mit dem Argument, man dürfe nicht das Planfeststellungsverfahren für den Flughafenneubau

gefährden. Somit droht eine Verschleuderung von weit über einer halben Milliarde Euro und am Ende bei den üblichen Kostensteigerungen vermutlich von nahezu einer Milliarde Euro an Steuergeldern für einen Bahnbau, der eine für die Mehrzahl der Reisenden unattraktive Lösung darstellt und Folgekosten verursacht, die unvermeidlich zur Streichung von Verkehrsangeboten an anderer Stelle führen werden.

2. Die Alternative

Im Falle eines so teuren und dennoch für die Reisenden (und den Bahnbetrieb) ungeeigneten Bau- und Betriebskonzeptes gibt es natürlich mehr als nur eine Alternative. Der Berliner Fahrgastverband IGEB hat sich nach langer intensiver Diskussion hinsichtlich des Baukonzeptes für die ja durchaus bereits öffentlich erörterte Alternative „Modernisierung des vorhandenen Flughafenbahnhofs und Anbindung mit einem sogenannten Peoplemover“ entschieden. Hinsichtlich des Betriebskonzeptes soll die Bedienungsqualität eines 15-Minuten-Shuttle-Verkehrs erreicht und noch übertroffen werden, indem viele Regionalverkehrslinien zum bzw. über den Flughafenbahnhof geführt werden.

Der vorhandene Bahnhof Flughafen Berlin-Schönefeld bietet in jeder Hinsicht ausreichend Potenziale, um durch eine Modernisierung allen Fahrgastbedürfnissen und allen betrieblichen Erfordernissen gerecht zu werden.

Der vorhandene Bahnhof kann schon heute von Fern-, Regional- und S-Bahnzügen angefahren werden, sowohl von Westen als auch von Osten her, während der neue Bahnhof zunächst nur von Westen her erreichbar sein wird. Der vorhandene Bahnhof Schönefeld ist also für die unterschiedlichsten Linienkonzepte schon heute flexibel nutzbar. Er kann außerdem – im Gegensatz zum geplanten Tunnelbahnhof – mit Dieselfahrzeugen angefahren werden. Durch seine Randlage zum Flughafen wären langfristig auch weitere Anbindungen an das städtische Verkehrsnetz möglich, zum

Beispiel mit einer Straßenbahn von Johannisthal über Rudow. Für den Einbau zeitgemäßer Einrichtungen für Bahnkunden sowie für Handel und Gastronomie ist ausreichend Platz vorhanden.

Statt Shuttle-Verkehr nach Berlin Hauptbahnhof soll es Regionalverkehrslinien in alle Richtungen geben. Das nützt den Flugreisenden auf ihrem Weg von und nach Schönefeld und den Fernbahnreisenden von und nach Berlin Hauptbahnhof.

Die Leistungsfähigkeit des vorhandenen Flughafenbahnhofs und der dorthin führenden Strecken (von Westen vier Gleise für den Fern- und Regionalverkehr, von Osten zwei Gleise für den Fern- und Regionalverkehr und zwei Gleise für die S-Bahn) ermöglicht es, mit nur kleinen Umwegfahrten Regionalverkehrslinien aus Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen und Sachsen-Anhalt über den Flughafenbahnhof zu führen und somit – im Gegensatz zum Shuttle-Konzept – zahlreichen Fernreisenden und Berufspendlern eine umsteigefreie Direktverbindung nach Schönefeld zu bieten.

Zugleich kann mit einer solchen Bündelung von Regionalverkehrsangeboten auf der Nord-Süd-Strecke über Berlin Hauptbahnhof der erheblich unterausgelastete Tiergartentunnel mit Zügen belegt werden, die im VBB-Tarif fahren und damit die extrem teure und noch gar nicht absehbare S 21-Durchbindung zeitnah und attraktiv ersetzen. Außerdem wäre mit einem solchen Konzept den Forderungen der Berliner Bezirke und brandenburgischen Gemeinden im Nord-Ost-Berliner Raum entsprochen, die sich bei der derzeitigen Planung zurecht abgehängt fühlen.

Nicht zwingend erforderlich, aber wesentlich für den Erfolg dieser Variante ist der Ausbau der Dresdener Bahn. Hierbei sollte unbedingt – vergleichbar der Situation auf der Anhalter Bahn mit dem Regionalbahnhof Lichtenfelde Ost – mindestens ein zusätzlicher Regionalbahnhof gebaut werden, entweder an der Buckower Chaussee oder in Lichtenrade.

Nachteil Peoplemover?

Der vorhandene Flughafenbahnhof ist gut 2 km Luftlinie vom geplanten neuen Terminal entfernt und erfordert deshalb einen Zubringerverkehr, wofür sich – wie bei anderen Flughäfen seit langem praktiziert – ein sogenannter Peoplemover im Shuttle-Verkehr zwischen Bahnhof und Flughafen anbietet. Durch kurze Takte (etwa alle 2 Minuten) gibt es für die Umsteiger nahezu keine Wartezeiten. Dennoch ist der zusätzliche Umsteigevorgang, insbesondere mit großem Reisegepäck, ohne Frage ein Erschweren. Demgegenüber werden hohe Ausgaben vermieden, was wiederum zur Sicherung einer dauerhaft attraktiven Schienenanbindung wesentlich beiträgt.

Das Nutzen der vorhandenen Bahninfrastruktur bei Verzicht auf eine zusätzliche neue Bahninfrastruktur spart nicht nur einmalig Investitionskosten, sondern auch dauerhaft Unterhaltungs- und Betriebskosten.

Die neue Tunnelstrecke würde den vorhandenen Berliner Außenring nicht überflüssig machen, weil weder Dieselfahrzeuge noch Güterzüge durch den Tunnel fahren können. Im Raum Berlin gäbe es damit nach der Fertigstellung des Tiergartentunnels ein zweites Mal eine überdimensionierte Bahninfrastruktur, die erhebliche Folgekosten verursacht.

Der Ausbau des vorhandenen Flughafenbahnhofs und der Bau eines Peoplemovers als Zubringer werden auch bei hohem Standard insgesamt nicht mehr als 150 bis 200 Millionen Euro kosten. Das ist im Vergleich zu den jetzt veranschlagten 636 Millionen Euro eine Kostensenkung

3. Plant die DB-AG, ICE-Züge in Schönefeld außerhalb des Pilzkonzeptes halten zu lassen? Wenn ja, führt dies zu Fahrzeitverlängerungen und in welchem Umfang, wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 3.: Der Senat setzt sich dafür ein, dass alle in Berlin beginnenden bzw. endenden ICE- und IC-Züge,

also die Linien:

Frankfurt/Main – Kassel-Göttingen-Braunschweig-Berlin;

Köln – Duisburg bzw. Wuppertal-Dortmund-Bielefeld-Hannover-Berlin;

Amsterdam – Osnabrück-Hannover-Berlin

ihren Anfangs- bzw. Endbahnhof im Flughafen BBI haben. Außerdem regt der Senat an, mittelfristig eine Intercity-Linie von Berlin-Hauptbahnhof über den Flughafen BBI und Cottbus nach Breslau und weiter nach Krakau zu führen, um so den südostpolnischen Raum optimal an den Flughafen BBI und die Berliner Innenstadt anzubinden. Das Pilzkonzept ist dabei gewahrt. Fahrzeitverlängerungen zu den bisherigen Berliner Fernbahnhöfen treten hierdurch nicht ein. Der Einzugsbereich des Flughafens BBI wird durch diese Streckenführungen jedoch deutlich ausgeweitet. Die diesbezüglichen Planungen sind bei der DB AG noch nicht abgeschlossen.

Auszug aus der Antwort des Regierenden Bürgermeisters Klaus Wowereit vom 5. Juli 2006 auf eine Kleine Anfrage der Abgeordneten Minka Dott (Die Linkspartei.PDS)

auf rund ein Viertel! Hinzu kommen dauerhaft jährliche Einsparungen bei den Betriebskosten.

3. Appell an die Vernunft

Mit dem Verzicht auf die Neubaustrecke unter dem neuen Flughafen zugunsten des Ausbaus der vorhandenen Infrastruktur und mit der schwerpunktmäßigen Erschließung des neuen Flughafens durch das Regionalverkehrsnetz, ergänzt um die vorhandene S-Bahn, wird die Flughafenerschließung preiswerter und für die meisten Reisenden und Berufspendler attraktiver.

- Zugleich werden wichtige Impulse für die Entwicklung des Verkehrs in Berlin gegeben, indem der neue Hauptbahnhof sehr viel schneller und preiswerter eine attraktive Nord-Süd-Erschließung erhalten würde. Baukosten in Höhe von mehreren hundert Millionen Euro für die S 21 wären entbehrlich.
- Der Ostteil Berlins erhielte über Hohen Schönhausen, Lichtenberg, Ostkreuz und Schöneeweide eine Tangente, die mit Sicherheit nicht nur für Flugreisende attraktiv ist.
- Das Land Brandenburg erhielte für viele Regionen umsteigefreie Direktverbindungen zum Flughafen.

Die Fahrgäste, die Bahn, der Flughafen und alle Steuerzahler von Aachen bis Görlitz würden von dieser Änderung der bisherigen Bahnplanung profitieren. Der Berliner Fahrgastverband IGEB appelliert deshalb eindringlich an die Vernunft aller verantwortlichen Politiker und Planer, auf das bisherige Konzept zur Schienenanbindung von BBI zu verzichten und das hier vorgelegte Alternativkonzept ernsthaft zu prüfen.

4. Ist es nicht längst zu spät?

Für eine bessere und erheblich billigere Lösung darf es bei einem Jahrhundertprojekt nie zu spät sein.

Alle zu diesem Thema bisher gehörten Argumente überzeugen nicht. Erinnerung sei daran, dass auch gegen den Planfeststellungsbeschluss „Verkehrsanlagen Zentraler Bereich“ geklagt wurde und es danach zahlreiche planungsrechtlich relevante Änderungsverfahren gab. Zehn bis zwanzig Änderungsverfahren sind bei großen Vorhaben nicht ungewöhnlich.

Auch bisherige finanzielle Vorleistungen können angesichts der großen Einsparpotenziale kein Argument sein.

Für den Transrapid Berlin—Hamburg wurden schon viele Millionen nicht nur für die Planung, sondern auch für Bauten ausgegeben. Und dennoch besann man sich (zum Glück) eines Besseren und entschied sich gegen den Transrapidneubau und für den Ausbau der vorhandenen Bahnstrecke.

Zeitverzug? Natürlich dauert ein Verfahren zur Änderung der Planfeststellung. Aber der Verzicht auf den großen Bahntunnel mit großem Tunnelbahnhof spart so viel Bauzeit, dass die Zeitschiene insgesamt nicht gefährdet wird.

Wie schnell eine durchaus komplizierte Änderung der Planfeststellung möglich ist, wenn man will, hat die Bahn (leider) bei der Einkürzung der Überdachung der oberen Bahnsteige von Berlin Hauptbahnhof bewiesen. Im Übrigen wird bei der Planung von BBI intern bereits mit einem Verzug gerechnet, so dass sich die Inbetriebnahme auf 2012/13 verschieben könnte.

Berliner Fahrgastverband IGEB

Tarifbezeichnung „Berlin“

Ergänzungen zum Beitrag in SIGNAL 3/2006

Im letzten SIGNAL ist uns in dem Artikel „Schwarzfahren ist vorprogrammiert“ auf Seite 7 leider ein Fehler unterlaufen, den wir zu entschuldigen bitten. Der im Beispiel genannte Reisende von Berlin-Charlottenburg nach Hannover, der mit der S-Bahn bis zum Bahnhof Berlin-Spandau vorfährt und dort erst in den ICE einsteigt anstatt am Hauptbahnhof, ist keineswegs ein Schwarzfahrer – vorausgesetzt, er hat eine Fernfahrkarte ab Berlin und nicht ab Berlin-Spandau gelöst. Da die einfache Fahrt nach Hannover bei beiden Fahrkarten in der 2. Klasse 53 Euro (Normaltarif) kostet, empfiehlt es sich also, stets ein Ticket ab bzw. nach Berlin Hauptbahnhof zu kaufen.

Wie verwirrend und in manchen Fällen nicht nachvollziehbar das Tarifsysteem ist, sei auch an folgenden Beispielen verdeutlicht, bei denen jeweils der Fahrpreis für die einfache Fahrt in der 2. Klasse, Normaltarif, mit ICE-Nutzung im überregionalen Teil der Strecke angegeben ist:

- Berlin-Westkreuz—Hannover Hbf über Berlin-Spandau 56 Euro
- Berlin-Charlottenburg—Hannover Hbf über Berlin-Spandau 53 Euro
- Berlin Wannsee—Hannover Hbf (mit Umsteigen in Berlin-Charlottenburg und Berlin-Spandau) 56 Euro
- Berlin Wannsee—Hannover Hbf (mit Umsteigen in Berlin Hbf) 53 Euro

Mit einer Tarifbezeichnung „Berlin“, die dem Wortlaut entsprechend im gesamten Stadtgebiet gilt, kann dagegen unnötiger Ärger bei den Bahnkunden angesichts derartiger Fahrpreisdifferenzen vermieden werden.

Der Berliner Fahrgastverband IGEB bekräftigt deshalb seine Forderung, alle Fernverkehrsfahrkarten von und zu Berliner Bahnhöfen mit der Tarifbezeichnung „Berlin“ zu versehen und diese dann innerhalb Berlins auf allen Fern-, Regional- und S-Bahnlinien anzuerkennen.