18 Monate liberalisierter Busfernlinienverkehr in Deutschland

Über Jahrzehnte führte der Omnibusfernlinienverkehr in Deutschland ein Nischendasein. Während grenzüberschreitende Linienverkehre seit den achtziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts einen Aufschwung erlebten, insbesondere nach dem Fall des eisernen Vorhangs nach Ost- und Südosteuropa, blieben dauerhaft bis lange nach der Wiedervereinigung 1990 betriebene innerdeutsche Verkehre auf solche aus und nach Berlin beschränkt, begründet mit der Sonderstellung Westberlins in den Zeiten der deutschen Teilung.

Dabei haben Busfernverkehre eine lange Tradition. Zwei wesentliche Entwicklungen prägten aber den Markt: die zur Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs und zum Schutz der Deutschen Reichsbahn 1935 inkraft getretenen Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und die durch die individuelle Motorisierung der Bürger nach dem 2. Weltkrieg deutlich gesunkene Nachfrage nach Fernverkehrsdiensten auf der Straße (s. Kasten S. 10).

Die personenbeförderungsrechtlichen Restriktionen ließen eine Entwicklung eines modernen Fernlinienverkehrs mit Bussen nicht zu: Bis zur PBefG-Novellierung Ende 2012 konnten neue Buslinien nicht genehmigt werden, wenn dieselbe Verkehrsleistung bereits durch andere Verkehrsmittel (Eisenbahn, bestehende Buslinien) in befriedigendem Umfang erbracht wird. Eine neu einzurichtende Buslinie musste zu einer wesentlichen Verbesserung des Verkehrsangebotes führen.

Ziel der Regelung war die Wahrung der öffentlichen Verkehrsinteressen, insbesondere die Verhinderung einer Konkurrenzsituation zwischen verschiedenen Unternehmern untereinander oder mit den Eisenbahnen.

Der Gesetzgeber nahm an, dass eine solche Konkurrenzsituation sich in der Regel negativ auf die Verkehrsbedienung einer Relation auswirkt, und schützte daher die bereits vorhandenen Verkehrsmittel vor Wettbewerbern. Die immer wieder geführten rechtlichen Auseinandersetzungen bestätigten diesen Wettbewerbsschutz.

Allerdings mehrten sich auch die Kritiken an diesen – aus einem dem liberalisiertem europäischen Markt verpflichteten Gedanken betrachteten Gesichtspunkt - als veraltet eingeschätzten Entwicklungshemmnissen moderner Personenbeförderung. Bahnseitig wurde zwar argumentiert, dass ein liberalisierter Fernbusmarkt zu deutlichen Nachteilen der Bahnverkehre führen würde, doch ließen bestimmte Entwicklungen im Bereich der Mitfahrzentralen bereits seit längerem erahnen, dass es eine Nachfrage nach Fernverkehrsleitungen gab, die von den Verkehrsträgern Bahn und Flugzeug nicht erfüllt wurden.

Trotz der erhobenen Einwände einigten sich Regierung, Opposition und Bundesländer im September 2012 darauf, dass Fernbuslinien ab 1. Januar 2013 eingeführt werden konnten. Zum Schutz des ÖPNV bleibt die Beförderung von Passagieren mit Fernbuslinien unter 50 km oder in Konkurrenz zu öffentlichem Schienenpersonennahverkehr mit weniger als einer Stunde Reisezeit jedoch unzulässig.

Die zum 01.01.2013 vollzogene Öffnung des Fernlinienverkehrs wurde dann tatsächlich ein Erfolg. Qualität, Komfort, Sicherheit und Sauberkeit sind die Säulen, auf die die Busbranche schon seit Jahrzehnten setzt. Fernbuslinienverkehre sind für alle Bevölkerungsgruppen aufgrund des Komforts und der attraktiven Preisgestaltung eine willkommene Mobilitätsalternative. Der Markt entwickelt sich dynamisch. An allen am Markt gelebten Kooperationsmodellen ist der Mittelstand beteiligt.

Der Erfolg des neuen Marktsegments Buslinienfernverkehr hängt dabei nicht nur von Busunternehmern ab, die moderne und komfortable Fahrzeuge sowie hochqualifiziertes Fahrpersonal einsetzen; es ist nun dringend erforderlich, die nötige Infrastruktur zu schaffen. Vor allem bedarf es sicherer, für alle Reisenden komfortabler und praktisch gestalteter Busstationen, die verkehrsgünstig gelegen sind und sowohl die umfassende Information des Fahrgastes als auch das problemlose Umsteigen in den ortsansässigen ÖPNV oder den Bahnverkehr ermöglichen.

Es bedarf einer gemeinsamen Anstrengung von Bund, Ländern und Kommunen, um hier eine kundenfreundliche Lösung für Fernbusterminals zu finden. Sie dürfen sich nicht aus ihrer Verantwortung ziehen. Jeder muss seinen Beitrag leisten. Die Busunternehmen werden ihren Beitrag über Nutzungsentgelte und im Rahmen von ÖPP-Projekten leisten.

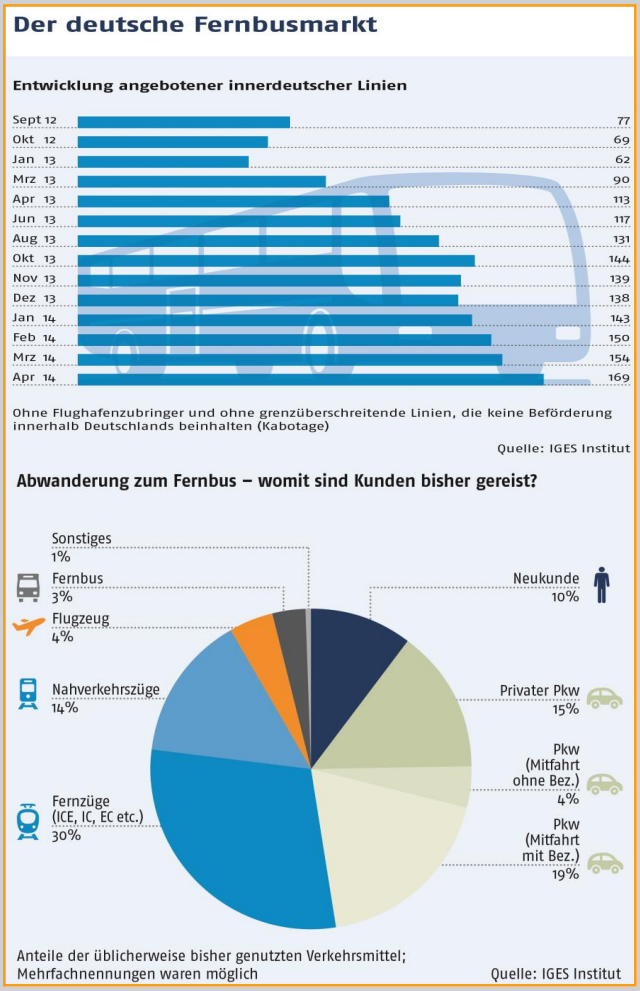
Der Buslinienfernverkehr ist – nach 18 Monaten Erfahrung - ein voller Erfolg, was aus den Zahlen für 2013 des Statistischen Bundesamtes hervorgeht. Im Linienfernverkehr mit Omnibussen nahm die Zahl der Fahrgäste bereits im ersten Halbjahr 2013 um 12,5 Prozent zu. Dabei ist nach Angaben des Statistischen Bundesamtes zu berücksichtigen, dass die Verkehrsleistungen von neugegründeten Busunternehmern noch nicht in diese Statistik einbezogen werden konnten.

Legt man nun eine Verdopplung des Marktes im Fernbusverkehr zum ersten Halbjahr zu Grunde, dann dürfte der Anstieg an Fahrgästen noch sehr viel größer ausgefallen sein. Der bdo Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer hatte die Zahl der Fernbuslinien auf 160 zum ersten Halbjahr 2013 beziffert, inzwischen werden über 220 Linienverbindungen bedient. In die Fernlinienbusse stiegen im Jahr 2013 rund 1,3 Millionen Menschen ein.

„Umsteiger“ lassen Fernbusmarkt wachsen

Vor allem für frühere Bahnkunden sind Fernbusse eine neue und attraktive Reiseoption. Mit 44 Prozent – allerdings sind lediglich 30 % Umsteiger aus dem Fernverkehr - machen sie den größten Anteil der neuen Fernbuskunden aus, gefolgt von Autoumsteigern, der mit 38 Prozent zweitgrößten Gruppe der Fernbusnutzer. Das geht aus einer unabhängigen Befragung des IGES Instituts in Kooperation mit dem Vergleichs- und Buchungsportal für Fernbuslinien FahrtenFuchs *(www.fahrtenfuchs.de)* hervor, bei der 798 Menschen persönlich oder online interviewt wurden und deren Ergebnisse im April dieses Jahres veröffentlicht wurden.

Erstmals lagen damit anbieterübergreifende Daten vor, welche Kunden zu dem seit gut einem Jahr andauernden Wachstum des Fernbusmarktes beitragen. Danach sind 30 Prozent der Fernbuskunden nicht mehr in Fernzügen wie ICE oder IC sowie 14 Prozent nicht mehr in Nahverkehrszügen der DB AG und deren Wettbewerbern unterwegs. „Vor allem die günstigen Ticketpreise, die Anbindung auch kleinerer und mittelgroßer Städte sowie die Vielzahl umsteigefreier Verbindungen sind die Gründe, warum Bahnkunden in Fernbusse wechseln“, sagt Christoph Gipp, Bereichsleiter Mobilität am IGES Institut.



Mitfahrzentralen verlieren Kunden

Allerdings sei dabei immer noch ein Blick auf den Gesamtmarkt wichtig, so Gipp. Angaben des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer zufolge waren 2013 bis zu neun Millionen Menschen in Fernbussen unterwegs. Rund 130 Millionen Menschen nutzen hingegen jährlich den Eisenbahnfernverkehr. Fernbusse sorgen zudem für mehr Mobilität: Zehn Prozent sind Neukunden, die zuvor nicht gereist wären. Von den 38 Prozent ehemaligen Autofahrern hat jeder vierte den eigenen Wagen stehen gelassen. Zudem ist jeder fünfte Nutzer einer kostenpflichtigen Mitfahrgelegenheit im Pkw auf den Fernbus umgestiegen. Konkurrenz zum Flugzeug ist der Fernbus jedoch weniger. Nur vier Prozent der Busreisenden fliegen nicht mehr.

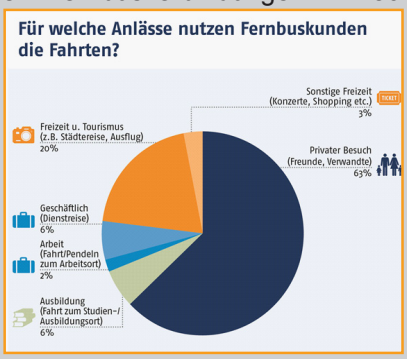
Qualität der Haltestellen bleibt größte Herausforderung der Branche

63 Prozent der Befragten gaben als Reiseanlass private Gründe an. Weitere 20 Prozent nutzen den Fernbus für Freizeit- und Urlaubsaktivitäten. Und ihnen gefällt die neue Reisemöglichkeit: 85 Prozent der Kunden sind zufrieden oder sehr zufrieden mit dem Fernbus. Sie wünschen sich jedoch vor allem besser ausgestattete Haltestellen und funktionierende WLAN-Angebote im Bus. *„Die Umfrage bestätigt damit, dass Busbahnhöfe und Haltestellen eine der wichtigsten Herausforderungen sind, denen die junge Fernbusbranche sowie Städte und Gemeinden gegenüberstehen“*, sagt **Julian Hauck, Geschäftsführer von FahrtenFuchs**.

Sechs Prozent sind Buchungsmöglichkeiten der Fernbusse unklar

Die IGES-Umfrage zeigt, dass die neue Fernbuswelt immer noch eine Reisewelt für junge Menschen ist: Knapp zwei Drittel der Umfrageteilnehmer sind zwischen 18 und 29 Jahren alt. Immerhin ein Drittel entfällt auf die immer wichtiger werdende Altersgruppe der 30 bis 65-Jährigen. Diejenigen, die bisher noch nicht mit dem Fernbus gefahren sind gaben an, der Bahn (30 Prozent) bzw. dem Pkw (23 Prozent) den Vorzug zu geben. Interessant ist, dass sechs Prozent nicht wussten, wie sie eine Fernbusreise hätten buchen können.

Seit der Marktliberalisierung mit Jahresbeginn 2013 haben innerdeutschen Fernbusverbindungen m 250 Prozent auf rund 5.500 wöchentliche Fahrten zugenommen, wie die ebenfalls vom IGES Institut herausgegebene Markt-studie *„IGES Kompass Mobilität – Fokus Fernbus“* zeigt.



Ein dynamisches Marktsegment im Aufbruch

Interview mit **Christiane Leonard**, Hauptgeschäftsführerin des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer e. V. (bdo)

Verkehrsnachrichten (VN): Frau Leonard, der nationale Fernlinienverkehrsmarkt ist jetzt 18 Monate lang offen für alle Anbieter – hatten Sie so eine Dynamik erwartet?

C. Leonard: Es gab von Anfang an deutliche Signale, dass es für diese Verkehre Bedarf gibt. Es gab auch deutliches Interesse der Busunternehmer, sich hier zu engagieren. Gleichwohl lag die Dynamik über unseren Erwartungen.

VN: Worauf führen Sie das zurück?

C. Leonard: Nun, das ist sicher zum einen so wie immer, wenn ein neuer Markt entsteht, der mit modernen Instrumenten bedient wird. Es kommen aber zwei Faktoren hinzu, die hier begünstigend wirkten und wirken. Zum einen ist das die Möglichkeit, völlig neue Kundengruppen für den Bus zu gewinnen, denen dieses Instrument individueller Mobilität in der Vergangenheit überhaupt nicht präsent war. Zum anderen haben die neu entstandenen Vertriebsplattformen die Möglichkeiten moderner Kommunikation und Vertriebsmedien von Anfang an konsequent genutzt und somit für Bekanntheit und Transparenz der Angebote gesorgt.

VN: Glauben Sie, dass der Trend anhält?

C. Leonard: Wie so vieles unterliegt auch dieses – in der nunmehrigen Breite – junge Marktsegment vielen Einflussfaktoren. Einzelne begünstigen sicher weiteres Wachstum, andere werden dämpfend wirken.

VN: Welche Faktoren wirken begünstigend?

C. Leonard: An erster Stelle zu nennen ist die ungeheure Popularität, die das Verkehrsmittel Bus mit der Liberalisierung des Fernlinienmarktes gewonnen hat und die zu einer deutlichen Imageverbesserung beigetragen hat. Der Bus ist umweltfreundlich, preisgünstig und flexibel – das war vorher schon so, es war nur nicht so präsent. Aber er wird inzwischen als modernes, flexibles und preisgünstiges Verkehrsmittel wahrgenommen, das eine hervorragende Alternative insbesondere zum Individualverkehr oder zu Mitfahrzentralen bietet. Weiterhin sehen wir erhebliche Potentiale für Städte und Regionen, die im klassischen Gelegenheitsverkehr bislang – aus welchen Gründen auch immer – nicht umfassend erschlossen wurden. Gerade für Individualreisende bieten Fernlinienverkehre die Chance, solche Zielgebiete zu erschließen – insbesondere dann, wenn klassische Reisen aus wirtschaftlichen Aspekten heraus bislang nicht gebucht wurden.

VN: Und welche nachteiligen Faktoren gibt es?

C. Leonard: Bislang müssen wir konstatieren, dass sich die Mehrzahl der Anbieter auf „Rennstrecken“ konzentriert, was dort zu erheblichem Wettbewerbsdruck und damit auch zur Unwirtschaftlichkeit führt. Auch das mag für ein junges Marktsegment nicht ungewöhnlich sein, sollte aber für die am Markt tätigen Unternehmen Anlass sein, konsequentes Controlling zu betreiben und – wenn nötig – im Einzelfall ein Engagement auch wieder aufzugeben. Daneben spielt das Infrastrukturthema hier hinein. Wenn die Kommunen am Fernlinienverkehr stärker partizipieren wollen – es gibt ja gute Gründe dafür – müssen sie auch entsprechende Rahmenbedingungen schaffen, sich für die Fernverkehre attraktiv aufzustellen. Moderne Haltepunkte mit guter verkehrlicher Erschließung für ankommende und abfahrende Reisegäste sind dabei natürlich etwas anderes als ein Haltestellenschild im abends düsteren Gewerbegebiet am Stadtrand. Auch das Kostenargument ist wichtig. Der bdo begrüsst deshalb ausdrücklich die Bekräftigungen der Bundesregierung, den Omnibus weiterhin mautfrei verkehren zu lassen. **Das muss auch so bleiben!**

VN: Und wie verhält es sich mit dem Vorwurf, der Fernbus würde der Bahn die Fahrgäste abjagen?

C. Leonard: Es mag ja sein, dass es Verlagerungen gibt, aber schaut man sich die Größenordnungen der Fahrgastzahlen an, ist der Aspekt – glaube ich – zu vernachlässigen. Ich finde, der neue Fernbusmarkt hat deutlich werden lassen, dass Mobilitätsangebote sehr flexibel sein müssen, wenn sie zeitgemäß bleiben sollen. Damit hat jeder Verkehrsträger Chancen, seine Stärken genau zu positionieren. Deshalb geht es uns gar nicht darum, jetzt irgend etwas zu beweisen oder zu widerlegen. Ein gesundes Nebeneinander der Verkehrsträger mit Betonung der jeweiligen Stärken ist gut für den Kunden wie auch für den Wettbewerb – das hilft allen, noch besser zu werden. Und darauf kommt es ja letztendlich an.

VN: Frau Leonard, wir danken für das Gespräch.

Zunehmende Bedeutung des Standortfaktors „Fernbushaltestellen“ für Kommunen – Aktuelle Standortanalyse von berlinlinienbus.de

- Warum Fernbushaltestellen relevante Standortfaktoren sind
- Welche Faktoren eine gute Haltestelle ausmachen
- Wie sich Großstädte auf den Anstieg des Fernbustourismus` vorbereiten – oder noch nicht

Der liberalisierte Fernbusmarkt hat nach Ansicht des Berliner Fernbusanbieters berlinlinienbus.de zu einem neuen Tourismus-Format geführt: zweitätige Städtereisen seien nun für kosten- und komfortbewusste Menschen attraktiv geworden.

Das stellt das Stadtmarketing vor neue Herausforderungen. *„Der erste Eindruck zählt und der letzte Eindruck bleibt.“* So fassen **Jörg Schaube und Karsten Schulze, Geschäftsführer bei berlinlinienbus.de**, die Bedeutung von Fernbushaltestellen für das neue Tourismus-Format zusammen. Kleinere Städte und Gemeinden könnten an diesem Markt überdurchschnittlich partizipieren, wenn Fernbusreisende als neue Zielgruppen erkannt würden, kommentiert Karsten Schulze die Marktentwicklung.

Die Verantwortung hierfür liegt in der Regel bei den Kommunen. Neben der Lage sind an erster Stelle die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), gefolgt von Witterungsschutz und Informationsdesign die wichtigsten Faktoren bei der Errichtung und dem Betrieb von Fernbushaltestellen.

Die unmittelbare Nähe von sanitären Anlagen ist bei Fernbushaltestellen ebenso bedeutend wie bei Autobahnrasthöfen. Dagegen nimmt die Anbindung zum öffentlichen Fernverkehr nur eine untergeordnete Bedeutung ein.

Zu diesen Ergebnissen kommt berlinlinienbus.de nach einer Erhebung unter Busfahrern und Branchenspezialisten sowie nach der Auswertung von Fahrgasteindrücken.

Durch die Besonderheiten des Fernbusverkehrs komme es an Ein- und Ausstiegsorten bereits jetzt zu überdurchschnittlich hohem Personen- und Gepäckaufkommen. „Wir brauchen breite, beleuchtete Fahrgaststreifen, um Personenschäden trotz steigenden Fahrgastaufkommens zu vermeiden“, appelliert Karsten Schulze an die Verantwortlichen.

Es müsse zur stadtplanerischen Normalität werden, Fernbusse nahtlos in die öffentliche Verkehrsinfrastruktur zu integrieren, ergänzt Jörg Schaube. Auch digitale Verkehrsinformationssysteme, für Bus und Bahn der Normalfall im Stadtbild, seien für Fernbusse längst überfällig.

Neben diversen Mängeln, zum Beispiel wegen fehlender ÖPNV-Anbindung oder riskanten Haltemanövern in der zweiten Reihe, offenbare die Analyse auch positive Beispiele der Haltestellenarchitektur.

In der Städte-Rangliste erfüllen Hamburg und München alle von berlinlinienbus.de aufgestellten Kriterien und bekommen von Buspersonal und Fahrgästen Bestnoten.

Karsten Schulze: *„Gern stellen wir einen Anforderungskatalog und unsere Erfahrung aus mehr als 45 Jahren Fernbusreisen den Betreibern von Haltestellen zur Verfügung, damit Fernbusse für Passagiere und Kommunen zum echten Mehrwert werden.“*

Kurzer Abriss der Geschichte des Busfernlinienverkehrs

Der Busfernlinienverkehr blickt auf eine über 100jährige Geschichte zurück: 1905 wurde die erste Kraftpostlinie in Deutschland von der Postverwaltung des Königreichs Bayern zwischen Bad Tölz und Lenggries als Nachfolger der Postkusche eingerichtet (bereits 1623: Erste private Postkutsche zwischen Düsseldorf und Wesel).

Von der Süddeutschen Automobil-Fabrik Gaggenau hergestellter Postbus in Diensten der Württembergischen Post in Rosenfeld (1909)

Nach einer durch den ersten Weltkrieg bedingten Stagnation in der Entwicklung erfuhr die Kraftpost ihre erste Blüte in den 1920er und frühen 1930er Jahren, als mit Kraftpostlinien der ländliche Raum erschlossen wurde. Hierbei gab es ein starkes Nord-Süd-Gefälle, da im norddeutschen Flachland bereits ein dichtes Netz an Eisenbahnstrecken bestand, wohingegen in Süddeutschland Kraftpostbusse in vielen ländlichen Gemeinden die erste Anbindung an größere Verkehrswege darstellten. Neben einem dichten Liniennetz wurden auch Ausflugsfahrten veranstaltet.

Historischer Postbus von DAAG aus dem Jahr 1925

Die ersten *„Fernlinien“* im Berliner Raum wurden 1907 von der Großen Berliner Motoromnibus-Gesellschaft und wenig später von der ABOAG eingerichtet. Es waren Ausflugslinien von Berlin oder seinen Vororten ins damalige Umland wie Nollendorfplatz – Paulsborn oder Bahnhof Wannsee – Machnower Schleuse. Ab 1927 wurden die ABOAG-Linien und Fernausflugslinien in für damalige Verhältnisse relativ weit entfernte Ziele wie Rheinsberg und Kloster Lehnin betrieben.

Nach der Fusion zur BVG wurden diese fortgeführt. Bedient wurden weiter Ziele im Umland auf Strecken wie Vinetastraße – Summt und Turmstraße – Teltow.

Auch nach dem Zweiten Weltkrieg wurde in Westdeutschland wieder ein dichtes Streckennetz der Kraftpost aufgebaut. In der DDR endete der Kraftpostdienst 1954 und wurde in volkseigene Kraftverkehrsbetriebe der Bezirke überführt. Gleichwohl wurden noch bis in die 1970er Jahre auf einzelnen Strecken mit geringem Bedarf in Postfahrzeugen nebenbei Personen befördert.

Auf den ostdeutschen Straßen nach dem 2. Weltkrieg unterwegs: der IFA H6 – hier ein restauriertes Fahrzeug der Fritz Behrendt oHG

Mitte der 1950er Jahre war die Kraftpost – wie schon in den 1920er und 1930er Jahren – mit über 4000 posteigenen Omnibussen wieder das größte Busunternehmen Europas. Durch den wachsenden Individualverkehr und auch strukturell bedingt begann Ende der 1950er Jahre der wirtschaftliche Niedergang der Postbusse.

Auch die Umbenennung in „Postreisedienst“ 1965 konnte diesen nicht beeinflussen. Als gemeinwirtschaftliches Unternehmen war die Deutsche Bundespost auch zur Aufrechterhaltung unwirtschaftlicher Linien verpflichtet. Der Anteil des nicht kostendeckenden Verkehrs mit Schüler- und Sozialtarifen nahm ständig zu.

Vielerorts wurden private Busunternehmer mit dem Betrieb von Postbuslinien beauftragt, vor allem im Saarland, in Schleswig-Holstein und in Niedersachsen.1971 wurden die Bahn- und Postbusse zur Omnibusverkehrsgemeinschaft Bahn/Post mit der Zentralstelle in Frankfurt am Main zusammengeführt, die eine reine Planungsgesellschaft war, während der Betrieb jeweils bei der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Bundespost verblieb.

Letztlich war die Omnibusverkehrsgemeinschaft Auslöser für den Übergang des Postreisedienstes auf den Bahnbusdienst der Deutschen Bundesbahn, die ein Busnetz oft parallel, als Ersatz stillgelegter Strecken oder für unrentable Züge, betrieb.

Dennoch hatte der Postreisedienst 1974 mit 435 Millionen Fahrgästen die höchste Beförderungszahl in den 80 Jahren seines Bestehens erreicht. Ziel der Vereinigung war es, den öffentlichen Personennahverkehr mit Bussen wirtschaftlicher zu betreiben und bedarfsgerecht auszubauen.

Aus Gründen der besseren Wirtschaftlichkeit wurden 1976 zunächst vier gemeinsame Regionalbusgesellschaften (Autokraft Kiel, Regionalverkehr Hannover, KVG Stade, Regionalverkehr Köln) als Pilotvorhaben gegründet. In den übrigen Teilen Deutschlands übernahm die Deutsche Bundesbahn auf Beschluss des Bundeskabinetts vom 25. Juni 1980 zwischen 1981 und 1984 alle von Bahn und Post betriebenen Busdienste unter ihre Regie.

Fahrplan des Bayern Express aus den 50er Jahren

Um bei den Personenbeförderungen durch den Ostteil Deutschlands nicht dem Monopol der Deutschen Reichsbahn ausgesetzt zu sein, bestanden von Berlin zahlreiche innerdeutsche Fernbuslinien, die meist bis zum heutigen Tag bedient werden.

1969 gründeten die Busunternehmen Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH und HARU Reisen OHG die Kooperation Berlin Linien Bus. Hinzu kamen später Regionalverkehr Dresden (RVD) und Autokraft (AK) aus Kiel, die zur Deutschen Bahn gehören.

Zum Verbund gehören inzwischen auch weitere mittelständische Busunternehmen wie Omnibusbetrieb Steinbrück, Buspunkt, BBS Brandner Reisen, Husmann Reisen und die Verkehrsgesellschaft Südholstein.

Das Berliner Unternehmen HARU Reisen oHG ist seit 1947 im Fernlinienverkehr tätig. Gemeinsam bieten sie heute Fernbusfahrten unter der Marke **berlin-linienbus.de** an.

In den 90er Jahren war der Megaliner für die Berlin Linien Bus GmbH im Einsatz

In der DDR gab es keine klare Unterscheidung zwischen Regional- und Fernbusverkehr. Im Überlandverkehr wurden sowohl Linienbusse als auch Reisebusse – meist von Ikarus hergestellt – eingesetzt.

Die meisten Fernbuslinien waren Verbindungen von Mittelstädten mit Großstädten. Anders als der normale Regionalverkehr der regionalen VEB Kraftverkehr, der maximal bis in die nächstgelegene Stadt im Bereich des angrenzenden Kraftverkehrsbetriebs reichte, kreuzten diese Linien z.T. die Bereiche gleich mehrerer Kraftverkehrsbetriebe, fuhren deutlich seltener und nutzen oftmals auf Teilstrecken die Autobahn. Nach der Wiedervereinigung wurden die meisten Strecken komplett eingestellt, die verbliebenen wurden regionalisiert.

Quellen (Text und Bilder): Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin Linienbus GmbH, bdo bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V., Deutsche Bahn AG, Deutsche Post Mobility GmbH, FahrtenFuchs GmbH, Fritz Behrendt oHG, Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. , HARU Reisen oHG, MFB MeinFernbus GmbH, National Express Germany GmbH,Wikipedia