

Fernbusse nutzen die Mark nur als Transitland Ohne Halt durch Brandenburg

Der Langstrecken-Busverkehr boomt. Im Monatsrhythmus erschließen die Fernbus-Anbieter neue Reiseziele bis in die tiefste Provinz. Der zentrale Knotenpunkt: Berlin. Allein die weite Mark gibt den weißen Fleck im Haltestellennetz. Im ganzen Land gibt es keinen einzigen Haltepunkt.

<http://www.maz-online.de/Brandenburg/Fernbuss-halten-nicht-in-Brandenburg> MAZ 03.02.2014

Artikel veröffentlicht: Montag, 03.02.2014 18:31 Uhr Montag, 03.02.2014 20:02 Uhr

Nur 13 Euro kostet die Busfahrt von Berlin nach Hamburg – jedoch ohne Stopp in Brandenburg.

Potsdam. Delmenhorst, Neckarsulm, Zella-Mehlis – längst sind es nicht mehr nur klangvolle Reiseziele, die sich im Haltestellenverzeichnis von [MeinFernbus.de](http://www.meinfernbus.de) finden. Beim Marktführer der Branche und seinen Wettbewerbern rollt das Geschäft zunehmend besser, seit im vergangenen Jahr das Fernreisemonopol der Deutschen Bahn gefallen ist. Im Monatsrhythmus erschließen die Fernbus-Anbieter neue Reiseziele quer durchs Land bis in die tiefste Provinz. Der zentrale Knotenpunkt: Berlin. Allein die weite Mark gibt den weißen Fleck im Haltestellennetz. Auch Potsdam macht da keine Ausnahme. Die Landeshauptstadt ist nur indirekt an eine Linie nach München angebunden, die von einer 65-prozentigen Bahntochter bestellt wird. „Fernbuslinien stünden Brandenburg als Flächenland gut zu Gesicht“, sagt Sabine Fischer-Volk von der Verbraucherzentrale Brandenburg. Die Juristin, Fachgebiet Reiserecht, sieht die Kommunen in der Pflicht. Der Fernbusverkehr müsse in die kommunalen Mobilitätskonzepte einbezogen werden, fordert Fischer-Volk, um [MeinFernbus.de](http://www.meinfernbus.de) & Co. Stopps in Brandenburg abzurufen. Die Argumente sind schlagend, zumindest aus Verbrauchersicht: Ab 13 Euro gibt's die drei Stunden und zehn Minuten dauernde Busfahrt über 300 Kilometer von Berlin nach Hamburg. Zum Vergleich: Die Bahn bietet ihren ICE-Turbo (1 Stunde, 45 Minuten Fahrtzeit) für 78 Euro feil, die vierstündige Bummelfahrt im Regionalexpress kostet immer noch 51 Euro. Für Verbraucherrechtlerin Fischer-Volk steht fest: Wer preisbewusst reisen will und dafür mehr Zeit einplanen kann, ist mit dem Fernbus besser dran. Doch auf diese Option müssen Reiselustige zwischen Prignitz, Uckermark und Elbe-Elster mangels Angebot bisher verzichten. Dabei ist das Interesse in den Kommunen durchaus vorhanden. Beispiel Frankfurt (Oder): „Jede Fernbuslinie, die wir erobern können, steigert die Attraktivität unserer Region“, sagt Mario Quast, kommissarischer Wirtschaftsreferent der deutsch-polnischen Grenzstadt. Dort lenkt man den Blick stets auch über die Oder. Während in Polen das Fernbusgeschäft floriert, ist Brandenburg haltlos abgehängt. Nicht mehr lange, glaubt Quast, der die Anbieter umwirbt. „Wir hoffen, dass wir in diesem Jahr eine Fernbuslinie haben werden.“

Strukturschwache Regionen könnten profitieren

- 3 Millionen Fahrgäste hat Branchenprimus [MeinFernbus.de](http://www.meinfernbus.de) seit Marktstart vor einem Jahr quer durch Deutschland kutschert.
- Vom Fall des Bahnmonopols auf Fernreisen profitiert laut einer Studie (Iges-Institut) neben süddeutschen Städten auch das strukturschwache ländliche Niedersachsen. Die beliebtesten Ziele sind Berlin und München.
- Einen Überblick über die zahlreichen Anbieter, Linien und Preisvergleiche bieten Internetportale wie www.busliniensuche.de und www.fahrtenfuchs.de.

In Cottbus war man schon mal weiter. Im vergangenen Sommer fuhr bis zu dreimal am Tag der Spreewaldexpress bis nach Berlin und zurück. Mit durchschnittlich nur einem Fahrgast pro Tour musste das örtliche Busreiseunternehmen das Experiment jedoch nach wenigen Monaten wieder beenden – zum Bedauern der Stadt Cottbus, wie Sprecher Peter Lewandrowski mitteilt. In Brandenburg an der Havel schätzt man die Anbindung an Fernbuslinien zwar als möglichen Standortfaktor. Die Marktentwicklung aber verfolgt die Stadtverwaltung kritisch. Da neue Linien vornehmlich parallel zu vorhandenen Bahnverbindungen entstünden, befürchtet Stadtsprecher Guido Zimmer eher einen „Verdrängungswettbewerb“. Fernbusse in Brandenburg? In den Kommunen ist das Echo geteilt. „Uns schlagen zwei Herzen in der Brust“, sagt Karl-Ludwig Böttcher vom Städte- und Gemeindebund Brandenburg. „Die Bürger müssen mobil bleiben.“ Einerseits. Andererseits, argumentiert Böttcher, seien Bahnreisen sicherer, belasteten Busse die Verkehrsinfrastruktur stärker als Autos. „Irgendwann bezahlen wir alle die notwendigen Instandsetzungen der Straßen“, warnt Böttcher. Die Busunternehmer halten dagegen. Die Branche will mit Umweltfreundlichkeit und Niedrigpreisen punkten – demnächst auch in der Mark. „Brandenburgische Städte haben gute Chancen auf eine Fernbuslinie“, sagt Ulrich Mehlmann vom Landesverband der Omnibusunternehmen. Marktführer [MeinFernbus.de](http://www.meinfernbus.de) bezeichnet Brandenburg auf MAZ-Anfrage als „interessanten Markt“, will sich mit Verweis auf die ehrgeizige Konkurrenz aber nicht in die künftigen Haltestellenaushänge blicken lassen. Entsprechend allgemein ist die Botschaft: Ziel sei ein deutschlandweit flächendeckendes Liniennetz, „daher wird das Unternehmen auch das Land Brandenburg in absehbarer Zukunft anbinden“. Von Bastian Pauly