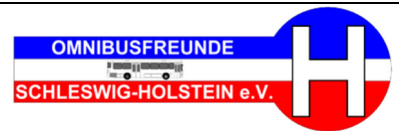


OFSH ZEITREISE

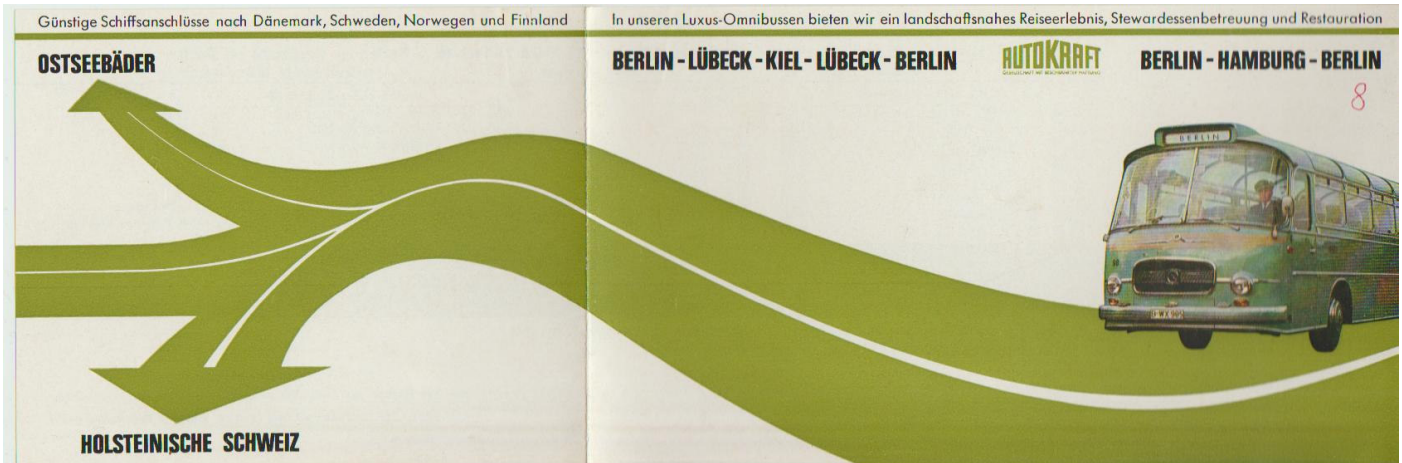
Ein Blick in die Geschichte des Omnibusverkehrs in Schleswig-Holstein



16 Oktober 2026

Reiseleitung: Jörg Horak

Berlin, Berlin... wir fahren nach Berlin!



Am 3. Oktober feiert die Bundesrepublik Deutschland die Wiedervereinigung von BRD und DDR. Vor vielen Jahren war eine Reise in die damals noch geteilte Hauptstadt Berlin eine lange und für heutige Verhältnisse umständliche Reise. Die Anfahrt aus vielen Teilen Schleswig-Holsteins war noch ein „Tagesprojekt“. Die aufwändigen Grenzkontrollen und der schlechte Zustand der Straßen drosselten die Reisegeschwindigkeit. Auch nach dem Mauerfall zog es viele Tagestouristen in die neue Bundeshauptstadt. Heute steuern hauptsächlich Flixbusse die Stadt an der Spree an.

Die Omnibusfreunde Schleswig-Holstein haben ein paar Bilddokumente für euch rausgesucht, aus einer Zeit, als man noch mit der Autokraft nach Berlin kam. Die Thematik um den Fernbusverkehr von und nach Berlin ist sehr komplex. Wir setzen den Schwerpunkt dieser Zeitreise auf die eingesetzten Fahrzeuge, wobei auch hier nur ein kleiner Einblick gegeben werden kann.

Berlin — Kiel — Berlin über Lauenburg — Lübeck				Im Sommerfahrplan v. 22. Mai b. 18. Sept. 66 auch sonntags				Berlin — Hamburg — Berlin als Anschlußverkehr über Lauenburg			
täglich außer Sonntag ■				Einzel- H + R- Fahrt				täglich außer Sonntag ■			
7.30	ab	Berlin, Stuttgarter Platz . . .	an 17.00					7.30	ab	Berlin, Stuttgarter Platz . . .	an 17.00
12.40	an	Lauenburg Bushof . . .	↑ 11.25	21,—	38,—			12.40	ab	Lauenburg, Bushof . . .	ab 11.25
14.10	↓	Lübeck Hbf ZOB . . .	9.40	24,—	46,—			13.45	an	Hamburg ZOB . . .	ab 10.10
14.50		Süselerbaum . . .	8.50	26,—	49,—						
15.00		Eutin, Markt . . .	8.35	28,—	53,50						
15.20		Malente Bf . . .	8.25	28,—	53,50						
15.40		Plön, Markt . . .	8.10	28,—	53,50						
16.00	↓	Preetz, Markt . . .	7.50	28,—	53,50						
16.25	an	Kiel Hbf . . .	ab 7.35	30,—	56,—						

■ sowie auch am 17. November, 25. Dezember 1965, 1. Januar, 8. u. 11. April und 19. Mai 1966

1 Kind bis zum 4. Lebensjahr ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz fährt in Begleitung eines Erwachsenen frei. Kinder von 4—10 Jahren zahlen die Hälfte des Fahrpreises
Bitte sichern Sie sich durch rechtzeitige Anmeldung Ihren Sitzplatz für die Rückfahrt

Grenzübertritt: Lauenburg-Horst; nur mit gültigem Personalausweis

Auszug aus dem Fahrplan von 1966.

Bis zur Liberalisierung des Fernbusmarktes gab es in Deutschland lediglich ein Netz von Busverbindungen zwischen West-Berlin und einigen Westdeutschen Großstädten. Dieser Transitverkehr wurden auch nach dem Mauerfall weitestgehend beibehalten. Denn bis zu jenem Zeitpunkt war der innerdeutsche Fernbusverkehr untersagt gewesen, kurzum der Fernbusverkehr durfte nicht in Konkurrenz zur Bahn stehen.



Erster Doppeldecker der Autokraft im „Berlinverkehr“ war dieser Setra S228DT. Das Foto von Immo Harbeck zeigt den Bus bei einem Zwischenstopp in Lübeck bevor es in Richtung Kiel weiterging.

Grundlage für den weiteren Betrieb des Busverkehrs von und nach Berlin waren Gesetzesdefinitionen die zu dem Ergebnis kamen, dass die Bahnverbindungen von und nach Berlin noch immer schlecht gewesen sind.



Auf der Verbindung Flensburg/Eckernförde-Berlin setzte die Autokraft unterschiedliche Fahrzeuggrößen je nach Wochentag und Jahreszeit ein. In den letzten Jahren sank die Nachfrage auf dem Abschnitt nach Eckernförde oft sehr, so dass hier ein Zubringerverkehr mit Kleinbussen bzw. Linientaxi ausreichten.

Haru setzte zwischen Berlin und Hamburg zeitweise den damals größten verfügbaren Reisebus ein, ein Neoplan N 128/4. An einem verregneten Tag im April 2005 steht der Bus abfahrtsbereit am Hamburger ZOB.



(C) Jörg Horak/ Sammlung OFSH e.V.

Die größte Nachfrage war auf der Tangente Hamburg/ZOB- Berlin ZOB zu verbuchen. In den letzten Jahren waren es bis zu 12 Fahrtenpaare täglich, zusätzlich wurde der Berliner Ostbahnhof angefahren.



(C) Jörg Horak/ Archiv OFSH e.V.

Das Foto zeigt Wagen 100 am 15.03.2013 kurz nach der Ankunft am Berliner Ostbahnhof. Das Intercity-Hotel im Hintergrund hatte auch einen Ruheraum für das Fahrpersonal. Der Bus startete nach einer etwa einstündigen Fahrerpause wieder in Richtung Hamburg.

Im Berlin-Linienvorkehr wurden hauptsächlich Doppeldeckerbusse eingesetzt, aber auch viele andere Fahrzeuggrößen waren nötig, um auf die Nachfrage flexibel reagieren zu können. Wir haben im Archiv einige Bustypen gefunden, die wir euch im Folgenden zeigen möchten.



(C) Jörg Horak /Archiv OFSH e.V.

Der Klassiker unter den Doppeldeckern war der Setra S 228 DT. Unser Foto zeigt Wagen 17 kurz nach der Abfahrt vom Bergedorfer ZOB.



(C) Christian Hiller/ Sammlung OFSH e.V.

Die Nachfolgebauereihe war der Setra S 328 DT Unsere Fotos zeigen Wagen 30 in einer Sonderlackierung...

...während alle anderen im Fuhrpark befindlichen Fahrzeuge dieser Baureihe das klassischen Autokraft-Design trugen.



(C) Jörg Horak



(C) Jörg Horak

Mit dem Typ Setra S 431 DT stellte die Autokraft die letzte Doppeldecker-Baureihe in den Dienst, bevor man sich 2016 aus dem Fernbusgeschäft zurückzog. Wagen 49 steht am 06.09.2008 am Plöner ZOB abfahrtsbereit in Richtung Bundeshauptstadt.



(C) Jörg Horak

Wagen 102 wurde schon von Anfang an auf ICE-Design gepimpt. Er verlässt am 12.08.2012 den Berliner ZOB pünktlich in Richtung Heimat.



(C) Christian Hiller/ Sammlung OFSH e.V.

Unser Foto von Wagen 46, ein Setra S 215 HD repräsentiert „den Klassiker“ unter den eingesetzten Eindecker-Reisebussen. Die Fahrt begann vermutlich in Eckernförde und endet am Berliner Alexanderplatz.



(C) Christian Hiller/ Sammlung OFSH e.V.

Mit Wagen 35 stand auch ein kompaktes Fahrzeug für den Interzonenverkehr zur Verfügung. Der Setra S 211 HD hat soeben den Lübecker ZOB verlassen als Christian Hiller mit seiner Kamera zur Stelle war.



(C) Christian Hiller/ Sammlung OFSH e.V.

Die Nachfolgebauerei Setra S 315 HD wurde ebenfalls in mehreren Exemplaren von der Autokraft beschafft. Neben dem Reiseverkehr kamen die Busse auch im Berlin-Linienverkehr zum Einsatz. So auch Wagen 11 der auf unserem Foto gerade am Berliner ZOB pausiert.



(C) Christian Hiller / Sammlung OFSH e.V.

Wagen 50 ein Setra S 319 GT-HD bei der Ausfahrt des Berliner ZOB. Dieser Bus kam oft als Wochenend-Verstärker zum Einsatz.



(C) Jörg Horak

Ursprünglich von der Firma Jungjohann aus Heide stammt dieser Mercedes Travego 3-achser, der gelegentlich im Berlin-Verkehr aushalf. Das Foto wurde am 17.11.2013 am Hamburger ZOB aufgenommen.



Wagen 37 war eher für den Reiseverkehr im Auftrag der AK Touristik vorgesehen. Am 14.11.2010 war er für die Rückfahrt von Berlin nach Eckernförde im Einsatz.



Wagen 40 ein Setra S 417 GT-HD der aus Belgien gebraucht übernommen wurde und 2007 in den Fuhrpark kam. Er wurde meistens auf der Linie zum Berliner Ostbahnhof eingesetzt, so auch am 10.02.2015

2016 zog sich BerlinLinienbus und damit auch die Autokraft aus dem Fernbusgeschäft zurück. Letztlich führte der gestiegene Preiskampf auf dem innerdeutschen Fernbusmarkt zu der Entscheidung. Nach der Liberalisierung des Fernbusmarktes im Jahre 2013 wimmelte es nur so von Mitbewerbern. Die Bundeshauptstadt war zeitweise im 20-Minuten-Takt von Hamburg aus erreichbar. Am 31. Oktober 2016 fuhr damit der letzte Autokraft Bus von Berlin nach Hamburg. Eine fast 70-jährige Ära ging zu Ende...