

Reisen

# 40 Stunden in Europas bunten Hunden

Wie reist es sich mit Meinfernbus, Postbus & Co.? Ein Roadtrip von Zürich über Köln, Amsterdam, Berlin und Prag nach Zagreb zeigt Möglichkeiten und Limiten der Billigbusse.

Andreas Güntert

«Autobusni kolodvor Zagreb!» Wie Kirschkörner spuckt der Chauffeur die Worte aus und liefert über das Bordmikrofon eine Kostprobe seines bösarigen Raucherhustens. Mit einem scharfen Ruck entert er den zentralen Busbahnhof der kroatischen Hauptstadt. Viertel vor sieben ist es in der Früh, aber wir haben an diesem jungen Tag, der mit Sprühregen, Dieselduft und dem Odor einer Frittenbude grüsst, schon eine ganze Menge erreicht: den Abschluss einer Europareise.

40 Busstunden früher: Claudius Schiller begrüsst uns auf dem Zürcher Sihlquai-Parkplatz. Stolz zeigt der Chauffeur auf seinen knallgelben Postbus-Dreiecksler: «53 Sitzplätze, 440 PS, eine ganze Menge Holz!» Als er von unserem Vorhaben hört, mittels verschiedener Fernbusfirmen via vier Stationen von Zürich nach Zagreb zu reisen, legt er seine Stirn in Falten: «Passt auf mit den Umsteigezeiten. Nur eine halbe Stunde? Das vergesst ihr mal lieber, eine Stunde muss mindestens sein.»

Wie viel Umsteigezeit? Welche Route zu welchem Preis? Mit welchem Bus von A nach B oder wie in unserem Fall von Z nach Z? Solche Fragen stellen sich seit 2013, als der innerdeutsche Fernbusverkehr in einer Art ÖV-Urknall liberalisiert wurde. War es lange Zeit nur der Bahn erlaubt, Passagiere über weite Strecken zu transportieren, so meldete sich plötzlich der gute alte Bus zurück. Zu Spottpreisen wurden Linien eröffnet, die bald auch bis in die Schweiz reichten; das paneuropäische Strassenbild wurde belebt durch die bunten Hunde der neuen Transportvielfalt: Meinfernbus in Quietschgrün, Postbus in Knallgelb, Megabus in Dunkelblau und Orange und so weiter und so fort. Zwischen 25 und 30 Millionen Passagiere werden bis Ende Jahr allein in Deutschland mit einem Fernbus gereist sein; um die 40 Firmen tummeln sich auf dem dortigen Markt. Aktuell dehnt sich die Busliberalisierung von Deutschland nach Frankreich und Italien aus.

Claudius Schiller rückt in Zürich mit seinem Samsung-Galaxy-Smartphone («mein Steinzeit-Knochen») aus, prüft den Barcode der Tickets seiner Fahrgäste, verleiht Gepäckbänderolen, lädt die Koffer ein und lässt seinen Scania-Motor ein erstes Mal brummen. Es ist der Startschuss zu unserer Mission: die Welt der Billigfernbusse erfahren. 40 Nettostunden wechselfarbig durch Europa – wie sich das wohl anfühlt?

**Rauchstopps sind selten**

Wer Bus-Roadtrips per Greyhound aus den USA kennt und deren herben Abenteurduft mag, wer schon in einem Messengeführt durch Mexiko geschüttelt wurde, glaubt im Bustransport oft etwas Grösseres als die reine Beförderung zu erkennen. Wenn man von Sitznachbarn akkurat über die Familiensituation informiert wird und auch mal ein Huhn oder ein Baby auf den Schoß gedrückt bekommt, wenn ein Wildfremder seine Lebensgeschichte und Auszüge seines Strafregisters ausbreitet, wird die aufgezeigte Population zum Story-Fundus. Der Bus als Narrativ-Vehikel. Menschen, die der Zufallsgenerator des Lebens zu einandergerührt hat, erzählen ihre Geschichten, die sich einbrennen im Touristenstammhirn und sich fortan wie eine Simon-&Garfunkel-Tonspur abspielen lassen. Der Weg als Ziel.

Was für Busfahrten durch Latein- und Nordamerika gelten mag, zeigt sich zwischen Mannheim und Frankfurt, Dresden und Prag, Maribor und Zagreb deutlich weniger ausgeprägt. Der prototypische Fernbuspassagier ist in der Regel solide verkabelt, mit eingestöpseltem Kopfhörer in eine virtuelle Hülle gekoppelt, hält sein iPhone so in einer Hand, das der zweite Greifer für ein Stück Fingerfood frei bleibt, oder starrt freudig auf den Laptop. Fast alle Fernbuslinien bieten WLAN an und erlauben den Zugriff auf ein firmeneigenes Entertainmentportal, das Musik, Spiele und Filme auf das mitgebrachte Gerät zaubert. Ausgedehnte Stopps sind selten, kaum mal liegt eine Pinkel- oder Rauchpause drin. Die Fahrer müssen ihre Marschtabelle einhalten oder Rück-



Tübingen: Postbus-Chauffeur Claudius Schiller checkt die Tickets seiner Passagiere.



Köln-Amsterdam: Ann-Christine aus Rhede träumt von der grossen, weiten Welt.



Köln: Uwe, Lars und Dirk stossen auf ihre Rückreise nach Dortmund an.



Amsterdam: Der Terminal ist einer der besseren auf der Reise. Fotos: Thomas Egli

«Der Bus ist so billig, da ist es egal, wie lange der Trip dauert. Wenn es länger geht, haben wir mehr Zeit zum Saufen.»

Dirk, Lars und Uwe, getroffen in Köln

stände aufholen. Das Ziel ist das Ziel. «Die Kunst ist», sagt Postbusfahrer Claudius Schiller, «schnell in die Städte rein und wieder rauszukommen – damit man keine Zeit verliert.»

Aber es gibt sie, die romantischen Momente: Elke aus Tübingen erzählt, dass ihre Beziehung zu Marco in Düsseldorf nur möglich sei, weil es Fernbusse gebe. Die bunten Hunde auf Europas Strassen als Vehikel einer Fernbeziehung, als Agenten Amors gewissermassen. «In einem Jahr mache ich Abi, und dann studiere ich internationales Management», sagt Ann-Christine, «mit dem Fernbus komme ich weg aus meinem Dorf, raus in die Stadt.» Der Bus als Traumgefährtin, der es der jungen Frau erlaubt, auszubrechen aus Rhede in Nordrhein-Westfalen, «und das für wenig Geld». Von Spottpreisen, die auch mal Spontitreisen ermöglichen, erzählen Dirk, Lars und Uwe am Busbahnhof in Köln: «Mit der Bahn hätten wir von Dortmund hier 40 Euro bezahlt, im Bus waren es nur 8.» Dass es per Bus länger dauert als mit der Bahn, ist den drei Kumpeln, die mittags mit Cola und Rum antossen, wurst: «Der Bus ist so billig, da ist es egal, wie lange der Trip dauert. Wenn es länger geht, haben wir mehr Zeit zum Saufen.» Nur der stattdell gebaute Lars sieht ein kleines Problem: «Ich passe nicht auf die Bus-Toilette. Muss drei Stunden durchhalten.»

Enge Toiletten, wackliges WLAN, Steckdosen unter dem Sitz. Bifi Original, Haribo, Öltje-Erdnüsse und Apfelschorle aus der Bus-Minibar – das sind Konstanen auf unserer Bus-Transseuropa-Reise. Aber Unterschiede gibt es durchaus. Für eine positive Überraschung sorgt die tschechische Buslinienfirma Student Agency, die einen Steward mitführt an Bord, der kostenloses Kaffee auschenkt

und (tschechische) Zeitungen offeriert. Während die meisten Firmen darauf setzen, dass sich Passagiere Filme und Musik auf den eigenen Geräten zu Gemüte führen, sind in den Student-Agency-Bussen Monitore angebracht, die sich vom Sitz aus steuern lassen.

Sehr unterschiedlich präsentiert sich die Lage an den Haltestellen. Viele Städte wurden regelrecht überfahren vom Busboom und bieten oft nur sehr rudimentäre Stationen. Die Palette der Grausamkeiten reicht von der wellblechernen «Villa Durchzug» über die versifften Seitenstrasse mit klapperigen Erleichterungsstation für Mann und Tier. Zeigt sich etwa in Köln ein überlastetes 5-Perron-Freiluft-Terminal, so hat man in Amsterdam-Duivendrecht ein nettes Häuschen gezimmert, das Reisenden Wetterschutz bietet und mit WLAN, Steckdosen sowie Check-in-Schalter aufwartet. Dort treffen wir den jungen Chorsänger Deo aus Indonesien, der mit seiner 37-köpfigen Folkloregruppe eben von Java her gelandet ist. Bald werden in den Bus nach Mailand einsteigen: «Nur 71 Euro pro Kopf», sagt der Gruppenleiter stolz, «viel billiger als mit dem Flugzeug.» 24 Fahrstunden stehen bevor – in Jet wären es 90 Minuten gewesen.

**Jeder Airline-Streik beflügelt**

So wie ein Kontinent vor 20 Jahren lernte, mit Billig-Airlines von Stadt zu Stadt zu fliegen, entdeckt nun eine neue Generation die Reise per Fernbus, die analog der Easyjet- und Ryanair-Szene von Tiefstpreisen befeuert wird. Jeder Airline-Streik, jede Arbeitsniederlegung bei der Bahn hilft den Busbetreibern, stärker Fuss zu fassen. Was sich gleich bei Billigkeit und Billigbus: Man muss die Kosten für die Feinverteilung im Auge behalten. Unser vereinhalbstündiger Trip von Köln nach Amsterdam: 15 Euro. Unsere zehnmündige Taxifahrt von Amsterdam-Sloterdijk ins Motel One: 20 Euro. Zwei weitere Sitten, die man von der zivilen Luftfahrt her kennt, herrschen im Fernbusbusiness: Es kann erstens sein, dass statt der erwarteten Busfirma plötzlich eine andersfarbige Gesellschaft vorfährt. Bei unseren fünf

Buchungen passiert das gleich zweimal. Statt Berlin-Linienbus bringt uns Eurolines von Amsterdam nach Berlin, anstelle von AMSBus.cz werden wir ebenfalls von Eurolines von Prag nach Zagreb befördert. Das Resultat: zwei 10-Stunden-Nachttrips am unteren Ende des Komfort-Spektrums. Kein WLAN, keine Fussstützen, keine Steckdosen und Fahrer, die an nicht besonders freundliche Gefängniswärter erinnern.

Was just bei Eurolines klappt – beide Male erreichen wir das Ziel sogar zu früh –, führt uns zur zweiten (Un-)Sitte, die Billigbusse mit Billigfliegern teilen: chronische Zeitprobleme. Auf der Route von Zürich nach Köln stellt sich eine Verspätung von 2 Stunden ein, von dort nach Amsterdam sind es 25 Minuten, ebenso viel wie auf der Route von Berlin nach Prag.

**«Viel billig, viel Verspätung»**

Das Fazit nach 40 Stunden Fernbusfahren? Was man uns an Europas Strassenrändern erzählt, trifft es ziemlich genau: «Sicher, sauber, preiswert», sagt die Türkin Hülya, die mit ihrem Sohn Tolga auf mit «Ämäf»eb, Meinfernbus, von Coburg nach Düsseldorf fährt. «Viel billig, viel Verspätung», bemerkt die albanische Frau, die mit ihrer Tochter am Busbahnhof Köln wartet. Immerhin: Oft künden die Busfirmen Verzögerungen per SMS an.

Was die deutsche Mobilitätsberatungsfirma Iges herausgefunden hat – 92 Prozent der Fernbus-Fahrgäste entscheiden sich gegen die Bahn, weil der Bus günstiger ist, und mehr als die Hälfte der Fernbusreisenden sind zwischen 18 und 29 Jahre jung – finden wir in Johnny (18) aufs Schönste belegt. Im Quartett, zwei Kumpel und ihre Freundinnen, fährt man für 41 Euro von Düsseldorf nach Amsterdam und am nächsten Tag zurück. Ohne Übernachtung. Johnny erklärt: «Ein Hotel können wir uns nicht leisten. Die Partynacht in Amsterdam liegt sowieso nur drin, weil die Busfahrt so billig ist.»

**Tipps & Infos**  
Europas Fernbussszene

- Informieren:** Eine firmenübergreifende Übersicht findet sich bei [www.fahrtenfuchs.de](http://www.fahrtenfuchs.de) und [www.busliniensuche.de](http://www.busliniensuche.de).
- Den Vergleich mehrerer Verkehrsmittel bieten** [www.goeuro.com](http://www.goeuro.com) sowie [www.rome2rio.com](http://www.rome2rio.com).
- Buchen:** In aller Regel werden Tickets über die Website der Busfirma gebucht.
- Wie beim Billigflieger gilt auch bei Bussen:** Um günstige Tickets zu erhalten, sollte man so früh wie möglich reservieren. Rund um städtische Grossanlagen und Feiertag-Weekends können Preise stark steigen.
- Umbuchen:** Jede Firma hat ihre eigenen Regeln. Als vorbildlich gelten Bedingungen, wie sie der Marktleader Meinfernbus/FlixBus anbietet: Änderungen sind bis 15 Minuten vor Abfahrt kostenfrei möglich.
- Umsteigen:** Wer Verbindungen mit einem Wechsel zwischen zwei verschiedenen Busfirmen bucht, sollte auf genügend lange Umsteigezeiten achten. Erscheint man nicht zur Abfahrt, verfallen die Tickets in der Regel.
- Surfen:** Wenn das busseigene WLAN streikt oder man an einem Busbahnhof ohne WLAN wartet, kann es sich lohnen, mindestens kurzzeitig ins Netz von benachbarten Bussen einzusteigen.
- Hören:** Deutsche Bands musizieren für Meinfernbus unter [meinferrnbus.de/ueber-uns/meinferrnbus-song.html](http://meinferrnbus.de/ueber-uns/meinferrnbus-song.html).
- Fernbuslinien:** [www.berlinlinienbus.de](http://www.berlinlinienbus.de), [www.postbus.de](http://www.postbus.de), [www.meinferrnbus.de](http://www.meinferrnbus.de), [www.studentagencybus.com](http://www.studentagencybus.com), [www.amsbus.cz](http://www.amsbus.cz), [www.eurolines.com](http://www.eurolines.com)



**Fotoreportage** Mit dem Fernbus durch Europa  
billigbus.tagesanzeiger.ch

TA-Grafik: ib