



Reisebusse der gehobenen Klasse waren stets kennzeichnend für den Fuhrpark von Bayern Express; hier im Bild ein Emmelmann Stufen-Hochdecker auf Büssing 13 RU 10, gebaut 1960.

Fotos: Jürgen Jacobi bzw. Sammlung Jacobi / Horst Hanke / Werkfotos

Einmal Berlin und zurück

Firmenportrait der Bayern Express & P. Kühn GmbH

Die Firma Bayern Express, heute ein 100-prozentiges Tochterunternehmen der Deutschen Bundesbahn, wurde als Omnibusverkehrsgesellschaft P. Kühn in Berlin gegründet. Parallel dazu verlief die Entwicklung des Omnibusbetriebes Hans-Ludwig Wessel ab 1946. Gleich nach der Währungsreform und der Beendigung der Blockade um Berlin-West im Jahre 1949 bemühten sich Wessel und Kühn - noch in Konkurrenz - um eine Genehmigung von sogenannten Urlaubsfahrten in das Bundesgebiet. Doch das Helmstedter Abkommen sah für den Transitverkehr durch die DDR keine Busverbindungen vor. Trotzdem kamen diese, auf besonderen Antrag und durch Sondergenehmigungen, in Form von Gelegenheitsverkehr doch noch zustande. Diese Sonderregelung hatte den Nachteil, daß sie nur für die Richtung Berlin-Bundesgebiet galt und nicht zurück. Erst 1972 entfiel das Helmstedter Abkommen durch das Transitabkommen.

Um nicht mit leeren Fahrzeugen zurück nach Berlin fahren zu müssen und den Fahrgästen die Rückfahrt zu ermöglichen, trat die Firma Wessel als Gesellschafter der Fa. Thaler-Bus-GmbH mit Sitz in München bei, da diese bereits die Lizenz für Fahrten aus dem Bundesgebiet nach Berlin besaß, allerdings wieder nur in dieser einen Richtung. 1952 wurden dann die verbliebenen Anteile der Fa. Thaler in München übernommen und das Unternehmen in Bayern Express Omnibus GmbH umbenannt.

Das Unternehmen Kühn richtete seine Linien in Richtung Hessen aus. Ferner wurden Linien nach Kassel und in die Kurorte Bad Brückenau, Bad Neustadt, Bad Orb, Bad Salzungen und Bad Kissingen eingerichtet. Das Firmenlogo änderte man in Paul Kühn Omnibusverkehrs-GmbH.

Ein weiteres Standbein des heutigen BEx ist die Firma Severin & Kühn Berliner Stadtrundfahrt, deren Einsatzbereich ausschließlich auf Ausflugs- und

... und weiter geht die Hochdecker-Parade, wieder mit einem Büssing/Emmelmann 13 RU 10.



Stufen-Hochdecker gab es natürlich auch von anderen Herstellern, hier einer von Vetter auf MB O 317. Die Aufnahme entstand am 7.4.1979 am Busbahnhof am Funkturm.



Die modernere Ausführung, ein Sightseeing Cityliner von Neoplan. Die Stuttgarter bauten diesen N 116 mit Schiebefenstern unterhalb der Seitenscheiben 1971. Das Foto entstand am 9.4.1979 in Berlin am Kurfürstendamm.





Großraum-Omnibusse im Wandel der Zeit: Am Anfang stand der Gaubschat D-Zug-Bus, bei dem Motorwagen und Anhänger fest gekuppelt und durch einen Faltenbalg-Übergang miteinander verbunden waren. Zugwagen - hier ein Büssing 5000 TU - und Anhänger waren aber noch zwei eigenständige Fahrzeuge mit unterschiedlichen Kennzeichen, mit etwas Aufwand konnten sie auch getrennt werden.



Die Weiterentwicklung war der Gelenkbus von Kässbohrer, Zugwagen und Nachläufer waren jetzt untrennbar miteinander verbunden. Hier im Bild ein Kässbohrer Gelenkbus von 1954/55, noch mit zweiachsigem Nachläufer; als Basis diente ein Büssing 6500 T.

Unten:
Im Reiseverkehr ist heute der Doppeldecker ganz eindeutig das Großraumfahrzeug. Im Bild Wagen 224, ein Neoplan Skyliner N 122/3 von 1978, aufgenommen am 8.4.79 am Schloß Charlottenburg. Seit mehr als 25 Jahren ist Bayern Express ein Traditionskunde des Hauses G. Auwärter und hat in diesem Zeitraum eine stattliche Flotte von Skylinern beschafft.



1965/66 wurden die ersten Doppeldecker als Panorama-Stadtrundfahrtsbusse bei Severin & Kühn zugelassen. Es waren Fahrzeuge vom Typ Neoplan NB 22 Do-Lux, von dem nur 14 Exemplare gebaut worden sind. Diese Busse weisen eine besondere, fischgrätenartige Sitzplatzanordnung auf, so daß sich alle Sitze in Richtung Fenster befinden. Der Do-Lux ist auch der Vorfahre des Sightseeing-Doppeldeckers, den Neoplan jetzt zur IAA vorgestellt hat (siehe Seite 17).

Stadtrundfahrten in Berlin-West (später auch in Berlin-Ost und zum Schloß Sanssouci in Potsdam) ausgerichtet war.

1959 mußte die Firma BEx von dem Alleininhaber Wessel an die Deutsche Bundesbahn verkauft werden. Das Unternehmen änderte seinen Namen in Bayern Express GmbH. Damit hatte die DB ein Standbein in Berlin-West, das ja im Hoheitsgebiet der Deutschen Reichsbahn lag.

