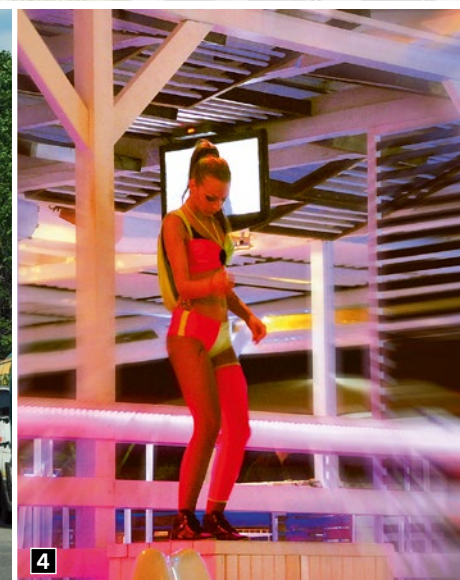


Bulgarien und Rumänien: von Strand zu Strand



Der Katalogtourismus an der bulgarischen Schwarzmeerküste boomt. Im Sommer werden die Flughäfen von Burgas und Varna auch von vielen westeuropäischen Fluggesellschaften angefliegen – Pauschaltouristen aus Deutschland, England oder Holland wissen die preiswerten Hotelanlagen am Sonnen- oder Goldstrand zu schätzen. Die Kellner schwärmen hier immer noch von dem guten Geschäft bei der Fuß-

ball-Weltmeisterschaft 2014 – die bulgarischen Bierpreise liegen deutlich unter westeuropäischem Niveau. Auch viele Straßenkünstler, Souvenir-Verkäufer und Taxifahrer verdienen im Hochsommer ihren Lebensunterhalt am Strand. Etliche der privaten Busgesellschaften in Bulgarien verfügen somit über die Mittel für Investitionen.

Zumeist ausgemusterte Reisebusse aus deutscher Fertigung ver-

binden die Städte Burgas und Varna mit den Urlaubsorten, die Fahrt kostet nur wenige Euro und die Verbindungen sind regelmäßig. Auf den frisch asphaltierten Landstraßen geht es vorbei an postkommunistischen Bauten und einfachen Katen, bis die weitläufigen Badeorte auftauchen. Oft weisen die Überlandbusse noch das frühere Kässbohrer-Setra-Logo an der Karosserie auf oder sind mit Aufklebern deutscher Reiseveranstal-

©: Sanynskov/Fotolia (1), Ralf Falbe (2, 3, 4)

Mit dem Linienbus von Bulgarien nach Rumänien entlang der Schwarzmeerküste: harter Alltag für osteuropäische Busfahrer und spannende Begegnungen zwischen Bosphorus und Donaudelta.



- 1** Unterwegs an der Schwarzmeerküste
- 2** Burgas – Industrie- und Hafenstadt
- 3** Busstation von Sonnenstrand
- 4** Die Jugend setzt auf Europa und tanzt zu westlicher Musik
- 5** Tourismus- und Badeziel
- 6** Burgas ist das politische, wirtschaftliche und kulturelle Zentrum Süd-Bulgariens – mit Nachtleben

ter geschmückt. Die Modelle der Setra-Baureihe erfreuen sich an der südwestlichen Schwarzmeerküste besonderer Beliebtheit, denn der hohe Komfort und die bewährte Niederflertechnik überzeugen sowohl die Fahrgäste als auch den Chauffeur. Ebenso verbreitet sind die Produktreihen ComfortClass und MultiClass von Evobus Setra, die seit 2013 in der nahen Türkei gefertigt werden und sich allmählich am Markt durchsetzen.

Auf der Kurzstrecke wird zu meist mit einem Team aus Busfahrer und Ticketverkäufer gearbeitet, was eine deutliche Entlastung für den Chauffeur bedeutet – an der Haltestelle „Flughafen Burgas“ steigen in der Saison stets viele Urlaub-

„BUSVERKEHR IN BULGARIEN – AUFBRUCH IN MODERNE ZEITEN“

ber zu. Die Strapazen bei Tagestemperaturen von bis zu 35 Grad Celsius bleiben dennoch nicht unerheblich: Oft wird bei Lenkpausen der Stauraum im Chassis für ein kurzes Nickerchen im Schatten genutzt. Eine abgewetzte Matratze sorgt für Entspannung. Busverkehr in Bulgarien bedeutet aber auch ein Aufbruch in moderne Zeiten, denn die Jugend setzt ganz auf

Europa. Während im Schatten der Hotelburgen alte Frauen ihre Klöppel-Handarbeiten feilbieten, wird in den Studentenclubs von Burgas zu westlicher Popmusik durch die Nacht getanzt.

VAMA VECH, EXOTISCHES STRANDBAD IN RUMÄNIEN

Gleich hinter der rumänischen Grenze liegt das 200-Seelen-Dorf Vama Veche, einst Alternativ-Strandbad für Rebellen und



- 1 Harte Arbeitsbedingungen für Busfahrer im Hochsommer
- 2 Die Freie Universität Burgas hat vier Fakultäten
- 3 UNESCO-Weltkulturerbe: St. Sophia in Nesebar
- 4 Straßenkünstler zeigen zum Sonnenuntergang am Strand ihre Zaubertricks
- 5 Urlauber flanieren am Sonnenstrand
- 6 Alte Setra-Busmodelle sind noch im Einsatz
- 7 Die Fahrkarten-Schalter haben postkommunistischen Charme

Hippies am Schwarzen Meer. Zu Zeiten Ceausescus gehörte der Ort den Blumenkindern und Gegnern des Kommunismus, heute parken hier auch teure SUV-Fahrzeuge mit Bukarester Kennzeichen am Meer. Zum Stufstock-Festival im August pilgern regelmäßig Tausende von

„FRÜHER KAMEN BLUMENKINDER, HEUTE PARKEN AUCH SUV“

Rockfans aus allen Landesteilen, um diesen Süzipfel Rumäniens gegen zunehmende Kommerzialisierung und Touristenschwemme zu schützen. Die rostenden Betonburgen, die seit den Siebzigerjahren an der rumänischen Schwarzmeerküste gebaut wurden, gelten als abschreckendes Beispiel für viele dieser Nonkonformisten. Für Besucher aus der Euro-Zone ein preiswertes Urlaubsrefugium und immer noch exotisches Ziel an der Schwarzmeerküste.

Der Bus aus dem nahegelegenen Mangalia, der regelmäßig neue Gruppen Strandjünger an der ein-

zigen asphaltierten Straße von Vama Veche ausspuckt, bringt den örtlichen Zimmervermietern aber nur wenig Kundschaft. Viele der rumänischen Freigeister schlafen wie einst in der staubigen Zeltstadt am Strand, was nur wenige Euro kostet. Die kommunistische No-

menklatura des Landes bevorzugte dagegen in früheren Zeiten eher die Retortenstädte, die heute marode Sanierungsfälle sind. Der Busfahrer aus Mangalia schüttelt nur mit dem Kopf, als seine Fahrgäste endlich ihr ganzes Gepäck aus dem Stauraum im Chassis gekramt haben. „Früher haben die gegen den Kommunismus demonstriert, heute wollen die nicht arbeiten“, meint er.

DIE KLIMAAUTOMATIK IST EIN KLEINER LUXUS

Der Chauffeur kontrolliert kurz die leeren Sitzreihen, dann setzt er sich wieder hinter das Lenkrad seines Setra-Busses und macht sich auf den Rückweg. Das MB GO 190-6-Getriebe kracht, als er den Gang einlegt und den OM 936

Euro 5-Motor hochjagt. Die eingebaute Klimatisierungsautomatik ist ein kleiner Luxus bei den Temperaturen im Hochsommer an der Schwarzmeerküste. Weiter nördlich dieser alternativen Schwarzmeerenklave liegt an der Grenze zur Ukraine das gewaltige Biosphärengebiet Donaudelta, das zweitgrößte Flussdelta Europas nach dem Wolgadel. Seit 1993 zählt die UNESCO das Naturschutzgebiet im Kreis Tulcea zum Weltnaturerbe, was den Tourismus stark befeu-





4

ert hat: Flusskreuzfahrten sind auch bei Besuchern aus Westeuropa sehr gefragt, sodass auch internationale Reedereien und Veranstalter Kreuzfahrten von Wien oder Passau anbieten. Die Busverbindungen der 174 Kilometer langen Strecke auf der E 60 von Bukarest nach Tulcea sind daher gefragt. Die Busstation (Autogara Tulcea) von Tulcea liegt unmittelbar in der Nähe von Bahnhof und Fähranleger mit täglichen Verbindungen

nach Iasi, Macin, Partizani, Focsani, Braila, Babadag, Jurilovca.

IKARUS LIEFERTE UNZÄHLIGE MODELLE NACH OSTEUROPA

Busfahrer Mihai sitzt im Schatten und raucht eine Zigarette. „In Deutschland verdiente ich drei Mal so viel wie in Rumänien“, erzählt er. Mit einem weißen Euroliner fuhr er los, blieb drei Monate und schufte in einer Fabrik. „Alleine meine Familie hält mich hier noch“, setzt

er nach. Ein Blick auf die Uhr, dann setzt sich Mihai wieder hinter das Steuer seines Ikarus-Busses. Der ungarische Hersteller lieferte bis zur Insolvenz 2007 unzählige Modelle nach Bulgarien, Rumänien, in die DDR und auch nach Kuba. Die neueren Modelle mit Euro-5-Abgasnorm sind hier noch nicht im Einsatz, aber die Busfahrer wissen die solide Technik und den robusten Dieselmotor immer noch zu schätzen.

Ralf Falbe



5



6



7