



# Ein bisschen Normalität

**Durch die Finanzkrise stand der öffentliche Nahverkehr in Griechenland still. Mittlerweile haben viele Linien ihren Dienst wiederaufgenommen. Eine Momentaufnahme.**



„If you have no coins, no problem.“ Der grauhaarige Mann im Stadtbus von Thessaloniki zuckt die Achseln. Dicht gedrängt stehen die Passagiere um den orangefarbenen Fahrkartenautomaten im Bus, der lediglich Kleingeld schluckt. Das weiß natürlich nur ein Tourist nicht. Geduldig wartet man, bis der Busfahrer die Türen schließt und sich der Volvo-Bus in Bewegung setzt. Die Linie 23 verbindet die hügelige Altstadt Agios Pavlos, wo sich Sehenswürdigkeiten wie der Trigoniu Tower und die Byzantinische Mauern finden lassen, mit dem Bahnhof im westlichen Stadtteil von Thessaloniki und den östlichen Vororten. Dazwischen liegen enge Gassen, pulsierende Hauptstraßen und grüne Alleen.

Erst im Juni hatte hier ein Streik der städtischen Busgesell-

schaft OASTH zu Ausfällen und Verspätungen geführt – das Linksbündnis Syriza von Ministerpräsident Alexis Tsirpas will weiterhin eine Privatisierung im öffentlichen

## FAHRKARTEN BEKOMMT MAN AM AUTOMATEN NUR MIT KLEINGELD

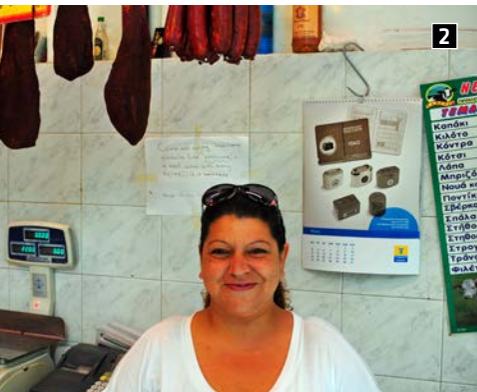
Nahverkehr von Thessaloniki durchsetzen. Die Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen, aber viele Busfahrer der OASTH befürchten sinkende Löhne oder gar Entlassungen. Die Beschäftigten erwarten das Schlimmste. „Seit Beginn der Krise haben sich hier weit über 6.000 Menschen umgebracht“, erzählt die Winzerin Claudia Papayianni im nahegelegenen Arnea mit leiser Stimme. Ein wirt-

schaftlicher Teufelskreis aus Arbeitslosigkeit, Steuerschulden und Sparpolitik ist daran Schuld. Er lähmt seit Jahren viele Griechen. Nachdem die Renten erneut gekürzt wurden und die Mehrwertsteuer nun auf 24 Prozent gestiegen ist, befürchten viele, dass sie sich bald selbst einfache Lebensmittel wie Tomaten oder Schafskäse nicht mehr leisten können. In seinem Magazin „Hot-doc“ enthüllte der investigative Journalist Kostas Vaxevanis zudem unzählige Korruptionsskandale und Staatsaffären, die das Chaos in

- 1 XXXXXXXXXXXX
- 2 XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
- 3 XXXXXXXXXXXX
- 4 XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
- 5 XXXXXXXXXXXX



- 1 XXXXXXXXXXXX
- 2 XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
- 3 XXXXXXXXXXXX
- 4 XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
- 5 XXXXXXXXXXXX



der Vergangenheit nur noch mehr befeuert hatten.

**PRIVATE BUSUNTERNEHMEN BEFÖRDERN DIE GÄSTE**

Die Central Bus Station von Thessaloniki ist ein moderner Kuppelbau, in dem sich mehrere Restaurants, Snackbars und ein großer Schalter für den Fahrkartenverkauf befinden. Es geht geschäftig zu, vor dem Eingang warten lange Schlangen von Taxis auf Fahrgäste. Die privaten Busgesellschaften dominieren das Transportwesen im Fernbusgeschäft: „Wenn wir hier auf staatliche Unterstützung angewiesen wären, dann hätten wir noch nicht einmal Treibstoff für unsere Busse“, erzählt ein Busfahrer vergnügt. Ein anderer zeigt auf

die neuen Michelin-Reifen an seinem SETRA-Bus: „Siehst du das hier? Alles privat finanziert.“ Man gibt sich zuversichtlich. In einem Land, in dem viele für rund 25 Euro am Tag arbeiten müssen, ist ein Job als Busfahrer nicht die schlechteste Option. Dimitri – seinen vollen Namen möchte er nicht nennen – berichtet von seinem Alltag: „Ich arbeite sechs bis sieben Stunden am Tag, fahre von Thessaloniki in die umliegenden Städte und zurück. Ich bin zufrieden.“

Die Halbinsel Chalkidiki in Nordgriechenland gilt als bedeutendes Weinanbaugebiet und traditionelle Touristendestination, wobei Thessaloniki mit rund einer

Million Einwohner als die zweitgrößte Stadt des Landes nach Athen zählt. Der Tourismus, der

**LANDWIRTSCHAFT UND TOURISMUS SIND DIE WIRTSCHAFTSZWEIGE**

neben der Landwirtschaft immer noch wichtigster Wirtschaftszweig ist, profitiert derzeit von der Türkei-Krise, weil viele deutsche Urlauber wieder nach Griechenland reisen. Der Bus-Sommerfahrplan richtet sich nach diesen neuen Bedürfnissen, sodass zusätzliche Busse in der Region eingesetzt werden, die saisonbedingt viele Badeorte auf der Halbinsel ansteuern. Bereits am Flughafen von Thessaloniki, der vom deutschen Fraport Konzern übernommen wurde, zeigt sich diese wichtige Investition in die Infrastruktur: Drei Buslinien führen in die umgebenden Präfekturen, während die Linie 78 direkt das Zentrum von Thes-

saloniki ansteuert. Für eine Fahrt in die Stadt mit dem Volvo-Bus, die rund 40 Minuten dauert, zahlt man lediglich zwei Euro Beförderungsentgelt. Stadtbus-Tickets werden auch in Thessaloniki an jedem Kiosk verkauft, dazu gibt es unaufgefordert einen Kaufbeleg. Der Bus ist nach wie vor eines der wichtigsten öffentlichen Verkehrsmittel in Griechenland.

Die Region des Heiligen Berges Athos östlich von Ouranoupoli, die ebenfalls auf der Halbinsel Chalkidiki liegt, ist Zufluchtsort sowohl für spirituelle Jünger als auch weltliche Bankrotteure. Orthodoxe Pilger aus den Balkanstaaten, Russland und der Ukraine suchen hier nach Erleuchtung und Einflussnahme, während arbeitslose Griechen und Albaner in den Klöstern Lohn und Brot finden. Konstantin, ein ehemaliger Busfahrer, arbeitet in einem der Klöster als Saisonarbeiter. Er kann nur alle zwei Wochen Frau und Kinder in Thessaloniki besuchen. Sein Verdienst liegt



©: Image Source\_BQ



- 5 XXXXXXXXXXXX
- 6 XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
- 7 XXXXXXXXXXXX
- 8 XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
- 9 XXXXXXXXXXXX



bei rund 1.000 Euro im Monat, davon bleiben ihm nach Abzug aller Steuern noch etwa 500 Euro, um seine Familie durchzubringen. Das Kloster als Fluchtpunkt. „Manchmal“, sagt er, „sitze ich stundenlang wortlos neben meiner Frau. Wir beide schweigen dann gemeinsam, um unsere leeren Batterien wieder aufzuladen.“ In der rustikalen Hütte blättert sein Kollege rauchend in einem alten Baumarkt-Prospekt und träumt von teuren Sitzgarnituren, während andere bei der Arbeit im Weinberg über ausländische Automarken fachsimpeln.

**DIE GRIECHEN WÜNSCHEN SICH NUR NORMALITÄT**

Der nagelneue Eurolines-Bus rollt aus dem Kuppelbau der Central Bus Station von Thessaloniki. Das Fernbusliniennetz der Deutschen Touring GmbH verbindet Deutschland mit 13 verschiedenen Städten und Regionen in Griechenland. Die Nachfrage steigt. Andere Busverbindungen führen von Thessaloniki nach Tirana in Albanien oder Sofia in Bulgarien.

Die Fahrzeuge – Busse der Marken Volvo, MAN, SETRA, Mercedes-Benz – wirken allesamt gut gewartet und gepflegt. Einzige Ausnahmen: ein älteres Modell der Volvo-Berkhof-Reihe. Mit seinem kaputten Scheinwerfer ist der gelbe Bus auf dem großen Parkplatz neben dem Kuppelbau nicht zu übersehen: Busse aus ländlichen Gegenden sind meist weniger komfortabel und älteren Baujahrs. Daneben schläft ein erschöpfter Busfahrer in seinem roten SETRA-Bus in der Mittagshitze über das Lenkrad gebeugt, während weiter vorne ein junger Grieche die Windschutzscheiben mehrerer Reisebusse mit einem Eimer Wasser putzt. Ein Busbahnhof als Arbeitsplatz. Man ist der Krise einfach müde, sehnt sich nach Normalität. Ohnehin: Während man in deutschen Metropolen auf zunehmend hypernervöse Zeitgenossen trifft, erweckt die griechische Duldsamkeit und Selbstdisziplin schlichtweg Bewunderung. Jogginghose im Straßenbild? Fehlanzeige.



Das Intercity-Busnetz KTEL (Griechische Gesellschaft der Busbetreiber - Koino Tamio Eis Praxeon Leoforion) wurde als moderner Zusammenschluss der früher regional operierenden Busgesellschaften gegründet, basierend auf einem Gesetz aus dem Jahre 1973. Die Busse der Gesellschaft sind persönlicher Besitz der Aktionäre, dazu werden bei Bedarf Berufsfahrer von der AG eingestellt. Die Hauptterminals liegen in Athen, Patras, Kala-

mata und Thessaloniki. Im Gegensatz zu den einfach ausgestatteten Nahverkehrsbussen zeichnen sich die Überlandbusse durch moderne Technik und hohen Komfort aus. Die Personenbeförderung im städtischen Nahverkehr wird dagegen von den kommunalen Verkehrsbetrieben mit dieselbetriebenen Bussen – die Marke Volvo ist oft zu sehen – abgewickelt, jeweils innerhalb der Grenzen der zuständigen Präfektur.

Ralf Falbe