



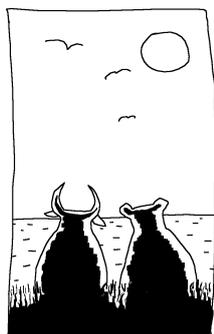
2017/37 Hotspot

<https://jungle.world/artikel/2017/37/die-freiheit-des-hupens>

Autoverkehr in Albanien

Die Freiheit des Hupens

Was kümmert mich der Dax Von **Jörn Schulz**



»Let's go! This is Albania.« So wird man in Tirana als der Gebräuche im

dortigen Straßenverkehr unkundiger Fußgänger ausgebildet. Das »Lied vom Zebrastreifen« kennt hier niemand; es gilt daher, eine Lücke in der Autoschlange zu erspähen, das mutmaßliche Verhalten der Autofahrer abzuschätzen und entschlossen loszugehen, wenn die Gelegenheit günstig ist.

Man sollte sich seiner Sache sicher sein, pro Jahr werden in Albanien fast 100 Fußgänger im Straßenverkehr getötet. Unter Enver Hoxhas Regime waren Privatautos verboten, nur für hohe Funktionäre gab es Dienstwagen. Deshalb gilt das Auto als Symbol der Freiheit, dem in Gestalt von Tankstellen und Autowaschanlagen, deren immense Zahl offenkundig über den Bedarf weit hinausgeht, Kultstätten der kapitalistischen Mobilität errichtet wurden. Obwohl die meisten Albanerinnen und Albaner sich kein Auto leisten können, reicht die Fahrzeugdichte für häufige Staus in Tirana aus. Da Hoxha seinen Untertanen das Fahrrad empfahl, gilt dieses vielen noch immer als stalinistische Zumutung. Das macht es nicht leichter, das Radfahren zu popularisieren – zudem ist es in Tirana, wo Radwege eine Rarität sind, nicht ungefährlich.

Die Albanerinnen und Albaner haben sich im Straßenverkehr nicht nur des stalinistischen Kontrollwahns entledigt, sondern soweit irgend möglich aller Regeln. Gefahren wird im anarchokapitalistischen Stil: In jeder Sekunde müssen die Transaktionen zwischen allen Verkehrsteilnehmern neu ausgehandelt werden. Die Größe des Fahrzeugs spielt eine Rolle, vor allem auf den Serpentinstraßen in den Bergen. Grundsätzlich aber rechnet jeder damit, dass jeder andere im nächsten Moment das Irrsinnigste tut, das man tun kann, und

verhält sich entsprechend. Das wichtige Mittel der Kommunikation ist die Hupe, deren Signal meist »Weg da!« bedeutet, aber auch ein Gruß oder eine freundliche Danksagung sein kann.

Im Busbahnhof findet man noch eine Reminiszenz an die stalinistische Epoche. Dort ist der Fahrplan in Metall eingraviert. Es ist ein stolzer, schön anzusehender Fahrplan, ein Fünfjahresplan des Busverkehrs, der nur leider nicht über die tatsächlichen Abfahrtszeiten Auskunft gibt. Die muss man an den Ständen der Ticketverkäufer in Erfahrung bringen. Aber die Busse fahren – zum Glück, denn sie sind neben Privatautos die einzige Landverbindung zum Ausland. Im Hinblick auf den Eisenbahnverkehr ist die Isolation des Landes nicht überwunden. Albanien ist nicht an das europäische Eisenbahnnetz angeschlossen, in Tirana gibt es nicht einmal mehr einen Bahnhof. Auf einigen inneralbanischen Linien verkehren noch Züge, über vielen Strecken aber wächst Gras. Zwischen Tirana und Durrës, der wichtigsten Hafenstadt, soll die Bahnlinie nun rekonstruiert werden. Die Eisenbahnarbeiter protestierten bereits gegen das langsame Vorankommen des Projekts, die mageren Löhne – und den von der Polizei kaum behinderten Diebstahl von Material. Aber es bedürfte weit größerer Proteste der Lohnabhängigen, um den albanischen Chaoskapitalismus zu bändigen.