

Zwei Welten in Andalusien

Ohne Hektik reisen und trotzdem nichts verpassen

«Sevilla bereitet sich auf den Sommer vor. Fitnesszentren verzeichnen bis zu 30 Prozent mehr Besucher.» Die Eisenbahnfahrt durch Andalusien beginnt wie jede Zugreise in der Schweiz: Vor dem Bahnhof von Sevilla drückt mir ein Mann ein Exemplar des Gratisblattes «20 Minuten» in die Hände. Die Spanier plagen ähnliche Sorgen wie uns: um sich am Strand zeigen zu können, müssen noch einige Kilogramme weg.

Mich beschäftigt eine grundsätzlichere Frage: komme ich mit Eisenbahn und öffentlichen Bussen überhaupt bis zu den Stränden Andalusiens? Oder in die berühmten Städte und in die weissen Dörfer? Ein Blick auf das Streckennetz zeigt, dass die Möglichkeiten beschränkt sind. Deshalb lautet die Devise: wo die Bahn hinfährt, da will auch ich hin. Zum Beispiel nach Cádiz, knapp zwei Stunden von Sevilla entfernt.

Im Regionalzug finde mich in einer anderen Welt wieder. Vor zwei Tagen reiste ich in einem überfüllten Intercity-Zug an, suchte zwei Stunden ein freies Hotelzimmer im Zentrum Sevillas und stand wohl eine halbe Stunde vor dem Alcázar, dem Königspalast, bis ich Einlass fand. Dieser Zug hingegen ist beinahe leer. Kaum jemand steigt ein, kaum jemand steigt aus. Die Bahnfahrt durch Andalusien soll auszeichnen, was für viele Reisen typisch ist: der Schritt weg vom Rummel in die Stille ist oft klein.

Nur gerade acht Zuglinien erschliessen Andalusien, eine Region mehr als doppelt so gross wie die Schweiz. Das Netz verbindet die wichtigsten Städte, weist jedoch einen Makel auf: es gibt keine Linie, die dem Meer entlang führt.

Flach und gelb und heiss ist es draussen. Der Zug fährt über karges Land. Es ist Frühling, doch kaum ein Strauch blüht. Schon ins zweite Jahr geht die Dürre, mit der das südliche Spanien zu kämpfen hat. Flüsse und Stauseen sind halb leer, das Wasser für die Landwirtschaft wurde rationiert.

In Cádiz kann man mit all den anderen Sonnenhungrigen die Fähre zu den kanarischen Inseln besteigen. Oder aber auf dem Festland bleiben und den Bus der Transportes generales Comes nehmen. Eine typische Busfahrt übers Land, Stichfahrten von der Hauptstrasse weg in die Dörfer mit Halt an jeder Ecke. Braun gebrannte Landarbeiter steigen zu und verbreiten ihre Alltagsorgen und Alltagsdüfte.

Vorbei geht es an Conil de la Frontera. Der beliebte Ferienort liegt direkt am Meer. Die Frage nach der Erreichbarkeit von Badestränden mit dem Bus wäre somit geklärt und ich fahre ohne Zwischenhalt weiter nach Vejer de la Frontera.

Das Städtchen hält einen ganzen Hügel für sich besetzt. Weisse Häuser in schmalen Gässchen, wie erwartet, aber erst recht wunderbar. Sie liegen da, wie sie wohl schon seit Jahrhunderten daliegen. Der Wind zerzt an Bäumen und Fensterläden. Gässchen rauf, Gässchen runter, die Orientierung verlieren. Doch spätestens nach zwanzig Minuten steht man am Ende des Ortes und weiss wieder, wo man ist.

«Estos horarios son aproximados», die Abfahrtszeiten sind ungefähr, steht auf dem Fahrplänchen. In Barca de Vejer, einer Kreuzung an einer Nebenstrasse, soll um zehn Uhr der Bus Richtung Algeciras halten. Hundert Meter parallel dazu liegt die Autostrasse. Alle zehn Minuten donnert dort einer dieser grünen Comes-Busse vorüber, auf die ich warte. Ich frage den Angestellten eines Restaurants, ob die Haltestelle wirklich hier sei. «Ja, gewiss.» Dann den Losverkäufer, der auftaucht. «Ja, nur Geduld.»

Um halb elf kommt der Bus. Ein bisschen Gelassenheit stände mir gut an, warte ich doch nicht zum ersten Mal irgendwo in Europa auf einen Bus, der nicht kommen will, aber noch immer gekommen ist.

Draussen drehen Windräder unermüdlich. Zu hunderten stehen sie hier, am südlichsten Zipfel des europäischen Festlandes, wo die Windverhältnisse ideal sind. Spanien plant denn auch, die Nutzung von Windenergie massiv zu steigern.

Der Bus fährt vorbei an Tarifa. Nur 35 Minuten sind es mit dem Schnellboot nach Tanger in Afrika, ein Katzensprung. Doch mich zieht es auf den nächsten Regionalzug. Er braucht viereinhalb Stunden, um von Algeciras nach Granada zu gelangen.

Als landschaftlich besonders reizvoll wird diese Strecke bezeichnet. Das Land ist leicht hügelig, dazu offene Wälder und Olivenbäume, so weit das Auge reicht. Keine unansehnlichen Betonbauten wie rund um Cádiz und Algeciras. Unwegsames Gelände war schon immer ein gutes Hindernis gegen den menschlichen Erschliessungswahn.

Der Zug passiert Bobadilla, den angeblichen Knotenpunkt der andalusischen Bahnen. Vier Linien kreuzen hier, sechs Abfahrtsgleise gibt es. Doch sie haben kaum dreissig Zugfahrten zu bewältigen pro Tag. Nach San Francisco de Loja beschleunigt der Zug. Er prescht mit wohl hundertzwanzig Kilometern pro Stunde auf Granada zu, durch Olivenhaine und Gemüsekulturen, durch Vororte und über unbewachte Bahnübergänge.

Die Leere in den Zügen lässt das Vorausplanen vergessen. Überrascht stehe ich um acht Uhr morgens am Eingang zur Alhambra, dem Wahrzeichen Granadas, am Ende einer langen Schlange. Mit Glück erhalte ich eine der letzten Eintrittskarten. Denn der Zutritt zur Burg und zum Königspalast ist limitiert auf siebentausend Personen pro Tag und die meisten Karten werden im Vorverkauf abgesetzt.

Voll ist auch das Stadtzentrum, denn heute ist Fronleichnamsprozession. Würdenträger und Fussvolk wälzen sich durch die Strassen, ächzen unter der Frühsommerhitze. Gelassen tauche ich in die Menge ein, wohl wissend, dass am nächsten Tag wieder Einsamkeit auf dem Fahrplan steht.

Das Angebot der Regionalzuglinie A6 von Granada Richtung Norden ist schnell rekapituliert: Granada ab 8.20 Uhr, Linares an 10.45; Linares ab 11.10, retour in Granada 13.41. Täglich eine Verbindung.

Dafür ist alles topmodern, der Zug, das Trasse und die meisten Stationen. Drei Takte Flamenco erklingen und eine wohl tönende Stimme sagt die Haltestellen an. «Nächster Stopp Huesa. Halt auf Verlangen.» Niemand will aussteigen, glücklicherweise. Denn im Moment der Ansage liegt die Station bereits zwei Minuten hinter uns.

In Los Propios dagegen steigen alle sechs mitreisenden Frauen aus. Alle sechs Männer fahren weiter. Blosser Zufall? Der Kontrolleur, den ich fragen könnte, taucht nicht mehr auf. Es bleibt ein Fragezeichen im Notizblock, ein wertvolles Souvenir, denn wieso soll man immer alles wissen müssen?

In Linares schliesst sich der Kreis. Im Westen taucht die elektrifizierte internationale Linie auf, auf der die Züge von Sevilla kommend nach Madrid oder der Küste entlang nach Barcelona fahren.

Plötzlich ist die Hektik wieder da. Der Fernzug ist bis auf den letzten Platz besetzt, Reisende suchen genervt ihre Sitze. Es gibt doch nichts schöneres als einen Regionalzug! Ein leeres Abteil und draussen die Olivenhaine Andalusiens, ganz für mich alleine.

Ion Karagounis

Andalusien mit Zug und Bus

Anreise: Mit dem Zug über Barcelona nach Cordoba oder Sevilla. Erreichbar in 24 Stunden, wenn der Nachtzug Talgo aus der Schweiz nach Barcelona verkehrt (im Sommer täglich, sonst dreimal die Woche), sonst 36 Stunden mit Übernachtung in Barcelona.

Unterwegs: Zug-Fahrpläne unter www.renfe.es und www.renfe.es/regionales. Plätze in Fernzügen im Voraus buchen, reservieren für Regionalzüge ist nicht möglich. Für die Fernzüge lohnt sich meist ein Euro-Domino-Billet. Regionalzüge sind billig, Tickets vor Ort lösen. Busse verkehren häufig; Fahrpläne gibt es in den Busterminals.