



Ankunft im Bahnhof von Sevilla (oben) und Besuch des Kirchturms der Kathedrale, der einst ein Minarett war (großes Bild rechts). Andalusische Bars und ihre Kellner sind eine Institution. (rechts).
Fotos: Arno Stoffels (2), Matthias Niese



Mehr Fotos von dieser Reise unter www.nordbayern.de/reise



Für einen Plausch hat Francisco Armato eigentlich keine Zeit. Im Minutentakt kommen neue Kunden an die Theke, bestellen bei ihm Milchkaffee, Toast mit Schinken und Käse, Croissant, Orangensaft. Es ist Frühstückszeit im AVE-Zug von Málaga nach Cordoba. Während vor den Fenstern bei 270 Kilometern pro Stunde die Olivenhaine vorbeifliegen, wird Armato im Bordbistro von hungrigen Pendlern belagert.

Für die Schönheit der andalusischen Landschaft hat der gebürtige Sizilianer, der vor zehn Jahren zum Studium nach Spanien kam und dann als Service-Kraft bei der spanischen Staatsbahn Renfe hängenblieb, keinen Blick. „So ist das immer. Der Job macht mir Spaß, aber er ist auch ganz schön stressig“, sagt er. Vor allem morgens, wenn sich das Heer der Berufstätigen in Bewegung setzt, um rechtzeitig und zum mitunter weit über 100 Kilometer entfernten Arbeitsplatz zu kommen. „Mit dem Auto kannst Du das vergessen“, sagt Armato.

AVE ist die Abkürzung für „Alta Velocidad Española“ und steht für ein Bahn-Hochgeschwindigkeitsnetz mit 3250 Kilometern Länge. Nirgends in Europa ist es länger, weltweit wird es nur von China übertroffen. Und wer als deutscher Tourist bei den Stichwörtern „Bahn“ und „Spanien“ an den regelmäßig von Unpünktlichkeit geplagten ICE oder aber an heruntergekommene und finstere Stationen denkt, liegt doppelt falsch. Um Vorurteile zu beerdigen genügt es, sich für

eine klassische Andalusien-Städte-Tour am Flughafen von Málaga einmal nicht in einen Mietwagen, sondern in die S-Bahn zu setzen und ein paar Haltestellen weiter bis zur Station „María Zambrano“ zu fahren.

Vor gut zehn Jahren wurde der Hauptbahnhof komplett umgebaut und damit praktisch ein ganzes Stadtviertel. „Das war hier früher eine ganz andere Atmosphäre, mit den üblichen Problemen rund um einen Bahnhof“, sagt Nacho Rodríguez, Manager eines Hotels am Bahnhof mit seinen lichtdurchfluteten und blitzsauberen Hallen voller Geschäfte.

Auch die Stadt hat sich in den letzten Jahrzehnten völlig verändert. Neben dem 2003 eröffneten Picasso-Museum unweit des Geburtshauses des berühmten Künstlers ist eine wahre Kunstmeile mit 35 teils hochkarätigen Adressen entstanden, darunter beispielsweise auch das „Centre Pompidou Málaga“. Und inzwischen hat sich herumgesprochen, dass die von den einstigen muslimischen Herrschern gebaute Festungsanlage „Alcazaba“ an Schönheit nicht ganz an die weltberühmte Alhambra in Granada heranreicht – dafür bekommen Besucher hier aber auch keine Platzangst inmitten von Touristen-Heerscharen.

Die AVE-Züge haben die Städte Andalusiens näher zusammengerückt. Córdoba mit seiner weißgetünchten, verwickelten Altstadt und der Moscheenkathedrale ist mit dem plattschnauzigen Talgo-Zug nicht einmal eine Stunde entfernt, die Flamenco-Metropole Sevilla mit den unzähligen

Sehenswürdigkeiten knappe zwei. Und wer durch die Gassen der Altstadt wandelt, ist sehr froh, keinen Parkplatz zu brauchen.

Zu der Hochgeschwindigkeit auf Schienen passt das für Deutsche ungewohnte Flughafenambiente. Vor dem Betreten der Bahnsteige erfolgt eine Fahrkarten-, Gepäck- und Personenkontrolle. Die Tickets, die bei rechtzeitiger Online-Buchung und je nach gewählter Tageszeit günstig zu haben sind, beinhalten sowohl für den AVE als auch für die etwas langsameren Avant-Züge immer eine Sitzplatzreservierung – niemand muss stehen. Und die Züge sind pünktlich. Das sorgt für eine entspannte Atmosphäre an den Bahnsteigen und an Bord der Talgo-, Alstom- oder Siemens-Züge. Die Flotte mag teils betagt sein: Müll auf dem Boden oder Brösel auf den Polstern findet man hier nicht, auch keine verdreckten Bahnsteige.

Die Qualität macht laut Francisco Arteaga Gómez den Erfolg des spanischen Hochgeschwindigkeitsnetzes aus. Der 58-Jährige ist seit beinahe vier Jahrzehnten beim Staatsbetrieb Renfe und verantwortet heute sämtliche Passagierbahnhöfe Südspaniens. Wie in Deutschland auch wird der Bahn-Regionalverkehr als Teil der Daseinsvorsorge wesentlich aus Mitteln der öffentlichen Hand finanziert. Die Schnellzüge betreibt Renfe hingegen eigenwirtschaftlich und laut Gómez rentabel. „Die durchschnittliche

Auslastung liegt bei 80 Prozent“.

So soll das beachtliche Netz auch in Zukunft weiter wachsen. Geplant ist für die nächsten Jahre auch die Verbindung Málaga-Granada und die direkte Anbindung des Baskenlandes mit San Sebastián und Bilbao an Madrid – dann spannt sich das eigenständige AVE-Netz in alle Himmelsrichtungen.

Im Unterschied zu Deutschland dürfen dort keine Güter-, Regional- oder Nahverkehrszüge die Schnellbahnen ausbremsen. Trotzdem gab es viel Kritik an dem politischen Prestige-Objekt. Zur Weltausstellung in Sevilla 1992 wurde die erste Verbindung von und nach Madrid eingeweiht. Die Reisezeit halbierte sich damals von sechs auf drei Stunden und sollte Europa signalisieren, dass das während der Franco-Diktatur isolierte Land in der Moderne angekommen ist.

Der konservative Regierungschef José María Aznar versprach zur Jahrtausendwende, alle 47 Provinzhauptstädte an das AVE-Netz anzuschließen. Sein Nachfolger Zapatero kündigte sogar an, dass in Zukunft kein Spanier länger als eine halbe Stunde von einer AVE-Station entfernt wohnen werde. Doch die Kosten sind immens: Fast 52 Milliarden Euro, darunter erhebliche EU-Fördermittel, flossen bisher in die Gleise, die im Gegensatz zum alten spanischen Schienennetz für den in Europa gängigen Radabstand 1435 Millimeter ausgelegt sind.

Oft explodierten die Baukosten, etwa bei der 2008 eröffneten Linie Madrid-Barcelona, die mit neun Milliarden Euro 30 Prozent teurer war. Dazu kamen schwere Fälle von Korruption. Als Mitte Juni 2013 die Strecke nach Alicante eröffnet wurde, musste sich der damalige Premier Mariano Rajoy die Pfiße wütender Demonstranten anhören. Von der Wirtschaftskrise und einem harten Sparkurs im Sozial- und Gesundheitswesen geplagt, hatten sie wenig Verständnis für das 170 Kilometer lange und zwei Milliarden Euro teure Teilstück.

Zudem musste unter den AVE-Strecken immer wieder der Nah- und Regionalverkehr leiden, während die neuen Stationen auf dem flachen Land oft nur wenig frequentiert sind, was auf der Fahrt von Málaga nach Córdoba etwa bei dem Halt in Antequera überdeutlich wird.

Inzwischen wird der Ausbau der Hochgeschwindigkeitsstrecken in Spanien überwiegend positiv beurteilt, nun wünscht man sich noch mehr Touristen in den AVE-Zügen. Servicekraft Armato etwa hat bisher noch wenig mit Besuchern aus Deutschland zu tun gehabt – was er schade findet. „Kommt vorbei, ich warte“, sagt er.

Mehr Informationen:
Olimar Reisen
www.olimar.de
Tel.: 0221/20590490,
der diese Reise unterstützt hat.
Außerdem: www.spain.info/de
Tel.: 030/8826543



Feiner Zug

In blitzsauberen Schnellbahnen bereist sich Andalusien extrem entspannt

Von Arno Stoffels

Große Versprechungen und viel Korruption