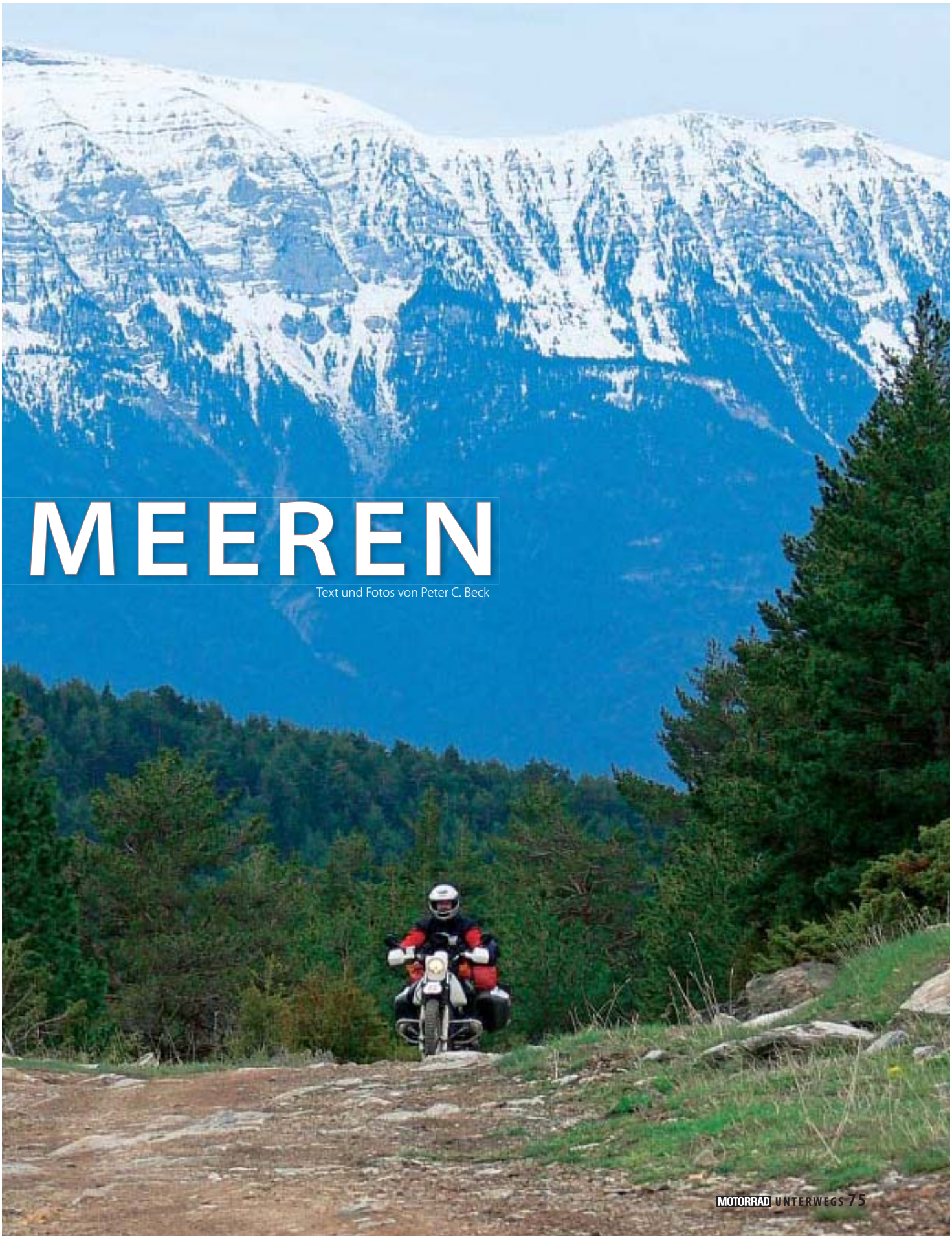
Pyrenäen

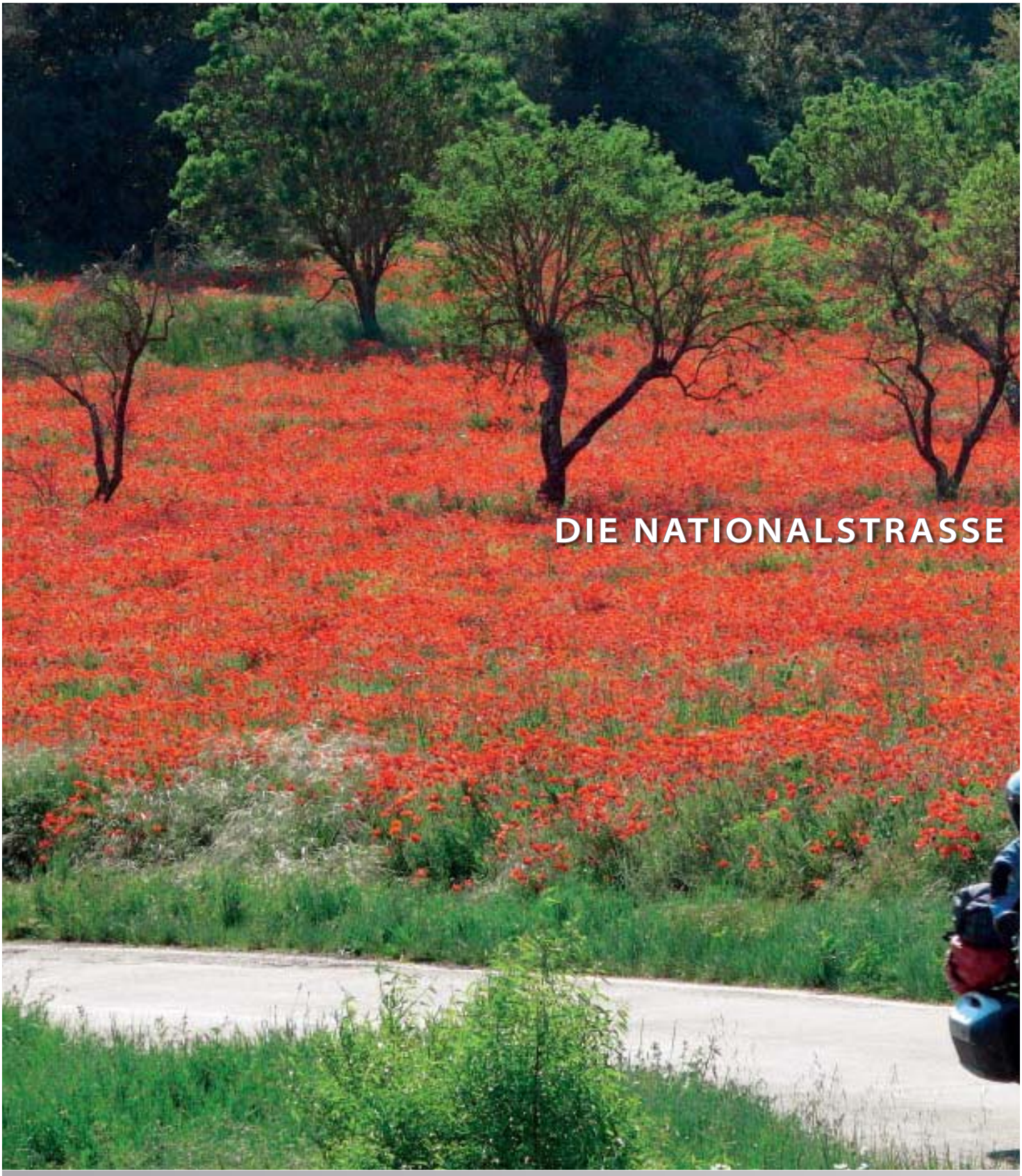
ZWISCHEN DEN

Das Mittelmeer mit dem Atlantik verbinden – welch eine Aufgabe. In Westeuropa bietet das endlose Wegenetz der Pyrenäen dazu die vermutlich fesselndste und erlebnisreichste Möglichkeit.

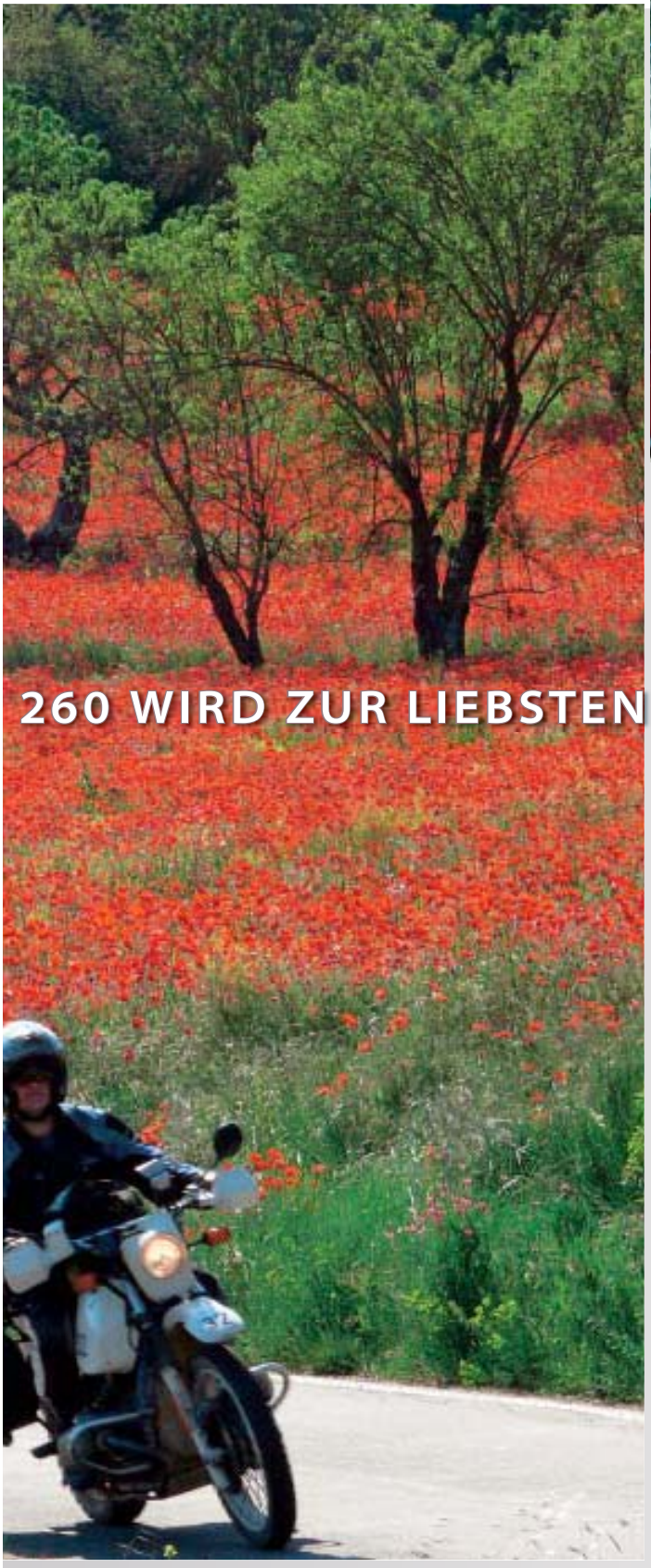
MEEREN

Text und Fotos von Peter C. Beck





DIE NATIONALSTRASSE

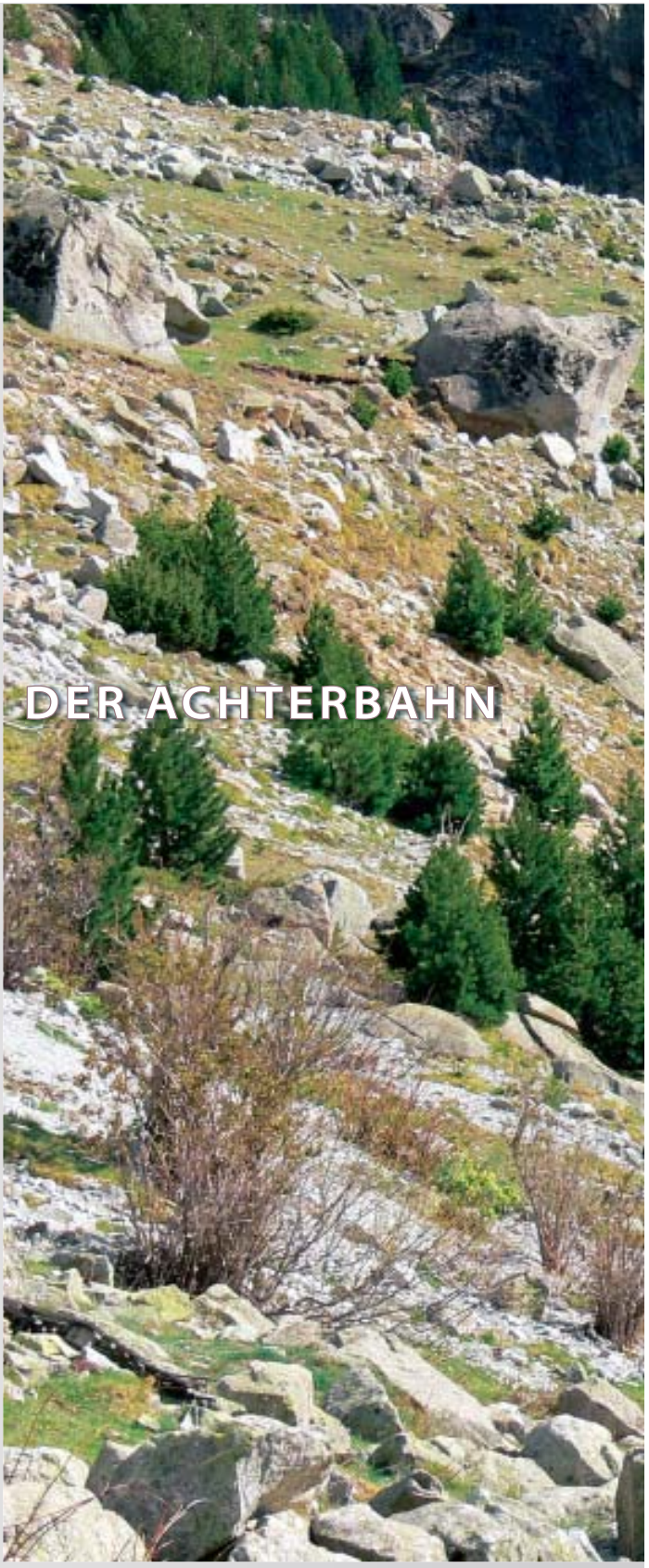


Berührungspunkt Atlantik: Im Hafen von Getaria herrscht bereits sommerliches Flair

260 WIRD ZUR LIEBSTEN BEGLEITERIN

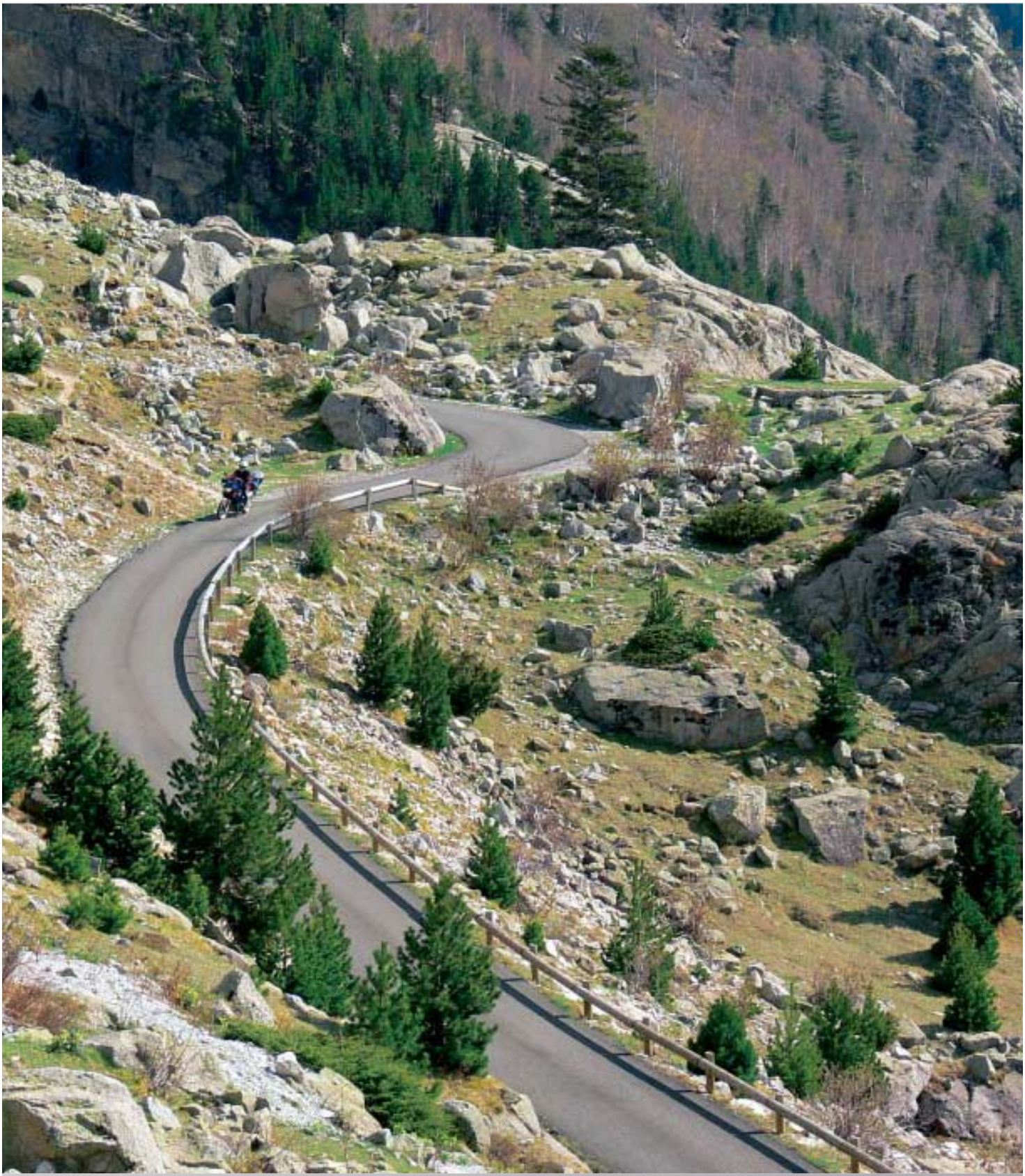
Mal Felsen, mal Blumen auf der N 260 (links). Pause in Pamplona (o.). Croissants und Cappuccino in Aínsa

Lichtstimmung im Dalí-Refugium Cadaqués. Traumstrecken im Nationalpark Monte Perdido (rechts)



FAHRGEFÜHL WIE AUF DER ACHTERBAHN

Fischerboot in Getaria, Enduro-Strecke in der Nähe von Huesca auf dem Weg zum Castillo de Loarre



Die Arbeiter beim Autozug in Narbonne machen uns nicht gerade Mut. Windgeschwindigkeiten jenseits der 100-km/h-Marke würden im Süden über die Küste toben. Klingt ungemütlich. Egal. Uwe und ich rollen dennoch Richtung Spanien los. Spätestens ab der Lagune Etang de Leucate gibt's vor dem Sturm kein Entrinnen mehr. Die Gischtfontänen des aufgewühlten Etang spülen immer wieder über die Straße, der Wind presst die Bikes in tiefe Schräglage. Wir halten die hoch beladenen Maschinen mit allen Muskeln und versuchen gleichzeitig, den salzigen Duschen auszuweichen. Ein paar Surfer fegen fast im selben Tempo wie wir parallel zur Straße übers Wasser. Und auch am Abend in Cadaqués wird's nichts mit dem erhofften mediterranen Flair. Staubfahnen wirbeln durch die alten Gassen, keine Menschenseele ist unterwegs.

Zum Glück geht es am nächsten Tag weg von der Küste über Figueres den Pyrenäen entgegen. Noch immer ringen wir mit dem Gewicht der voll beladenen Maschinen und cruisen entsprechend verhalten über die ersten Anstiege. Frühlingshaftes Grün allenthalben, kleine Flusstäler zwischen bewaldeten Hügeln, eine Landschaft wie der Odenwald. Doch wir wollen mehr – rein in die Berge mit Kurs auf den Pyrenäen-Hauptkamm. Schneebedeckte, weit über 2800 Meter hohe Gipfel im Norden weisen schon aus der Ferne die Richtung. Ein erster Pass bei St. Salvador de Bianya. Die Motorräder laufen top, kühler Fahrtwind strömt ins offene Visier, und die Straßen sind leer. So finden wir langsam unseren Rhythmus, die Kurven werden flüssiger, die Maschinen vertrauter.

Eigentlich hätte das Symbol auf der Karte stutzig machen müssen: „Vallter 2000" mit stilisiertem Skifahrer. Die Jacken bis zum Kinn hochgezogen, Vliespulli und Thermo-Inlett drunter, frieren wir trotzdem erbärmlich. Was aus der Ferne spektakulär aussah, ist aus der Nähe unwirtlich, die Sonne wolkenverhangen, Schneewächten türmen sich entlang der Straße. Also abdrehen und wieder in tiefere Lagen kreuzen. Ab sofort folgen wir dem Hauptkamm in gewissem Sicherheitsabstand.

Auf der Piste von La Colònia Estevenell nach Ogassa wird es zwischen Blumenwiesen wieder frühlingshaft mild, und Schmetterlinge schwirren durch die Luft. Die winzige B 402 klettert über den Coll de Merolla gen Guardiola de Bergueda. Tolle Strecke, nur wird es allmählich rundum immer einsamer. Schon seit Längerem keine Bar mehr und auch keine Menschen. Mit jedem

Die N 260 führt mitten in die Einsamkeit und sorgt für grandiose Naturerlebnisse

Kilometer Abstand zur Küste nimmt die Einsamkeit zu.

Der Tunnel de Cadu führt zur N 260 und diese nach La Seu d'Urgell. Bis auf ein paar Stelzenhäuser ein eher unspektakulärer, aber beschaulicher Gebirgsort. Zwar ist die Atmosphäre nicht mit dem mediterranen Küstenleben zu vergleichen, gleichwohl ist es ein kleiner Mittelpunkt, an dem man sich trifft. Nur der geschlossene Campingplatz hinter seinem riesigen, eisernen Portal erinnert an eine Mischung aus verwaistem Palmengarten und Hitchcock-Thriller. Mai scheint hier definitiv noch keine Saison.

Anderntags ist's mit der Einsamkeit kurzfristig vorbei – wir erreichen Andorra. Ein wohl ehemals hübsches Hochtal, umringt von fast 3000 Meter hohen Bergen, inzwischen vollgestopft mit Gewerbebetrieben und tennisplatzgroßen Reklametafeln für Unterhaltungselektronik. Dazwischen eine endlose Autokarawane, die sich durch das Tal schiebt, sowie hektisch umherstiebende Rollerfahrer. Nicht unbedingt unser Fall. Doch es gibt etwas, das an diesem Werktagmorgen komplett uns allein gehört: ein öffentlicher Offroad-Spielplatz für Quads und Enduros! Ähnlich wie in Skigebieten in gelbe, rote und schwarze Pisten unterteilt, die sich durch die Berge winden. Mit vollem Reiseornat haben wir schon auf den leichten Strecken Mühe, gefrorene Schlammpassagen jagen das Adrenalin in höchste Höhen. Die Reifen sind schnell zugesetzt, und die rutschenden Massen müssen immer wieder abgefangen werden. Kalt wird einem da trotz Schnee nicht.

Bald rollen wir wieder auf der N 260, die sich inzwischen zu unserer Lieblingsstraße entwickelt hat. Mal in weiten Schwüngen durch die Landschaft gleitend, mal in unzähligen Mini-Kurven jeder Geländenase folgend, bietet sie ständige Abwechslung. Und bringt uns neben 1500 Meter hohen Gipfeln über den Coll de Creu de Perves nach El Pont de Suert. Kurz danach folgt der Abzweig zum Nationalpark d'Aigüestortes. Urplötzlich fühlen wir uns auf den amerikanischen Kontinent versetzt. Tief unten tost ein türkisblauer Wildbach zwischen großen, beinahe weißen Felsblöcken, fast ebenerdig flankiert von der einspurigen Straße, die ebenfalls um die haushohen Blöcke ihren Weg sucht. Eine Mischung aus Zwergen- und Riesenland, in dem der Mensch kaum Einfluss nahm. Wir fahren die Strecke gleich mehrfach, um jeden Winkel zu entdecken.

Dagegen gelingt es uns trotz diverser Stadtrunden durch El Pont de Suert nicht, ein Restaurant fürs Abendessen aufzuspüren. Die wenigen Lokalitäten sind mit Brettern vernagelt und seit Monaten geschlossen. Was bleibt, ist eine Bar unmittelbar an der Hauptstraße, wo der Sog der Lastwagen fast die Tische mitreißt. Erst bei genauerem Blick zeigt sich, dass im Inneren jenseits der Spielautomaten und Paravents noch ein ganz anderer Bereich beginnt – mit Kerzen und zum Dinner gedeckten Tischen. Ein kulinarisch unerwartet gelungenes Ende des Tages.

Früh ist der Morgen, kalt die Luft. Und wieder ist es die N 260, die uns auf dem Weg Richtung Nordwesten begleitet. Als

DIE GASHAND KENNT NUR NOCH ALLES ODER NICHTS

hätte sie ein motorradfahrender Straßenbauer angelegt, schwingen die Kurven rhythmisch zum Coll de Espina. Espina – der Stachel. Und er sticht wirklich – die Gashand kennt plötzlich nur noch zwei Stellungen, ganz oder gar nicht. Der Boxer tut, als wäre er noch immer der sechste Teil eines Sternmotors, das ganze Motorrad vibriert und strebt mit Macht dem himmelblau umrahmten Kamm entgegen. Erdanziehung im Gleichgewicht mit Kurvenradien und Geschwindigkeit, vergessen das Gepäck und die groben Stollen, mit dem Morgenlicht im Rücken pfeilen wir euphorisch über den Coll de Fadas und den Puerto de Foradada.

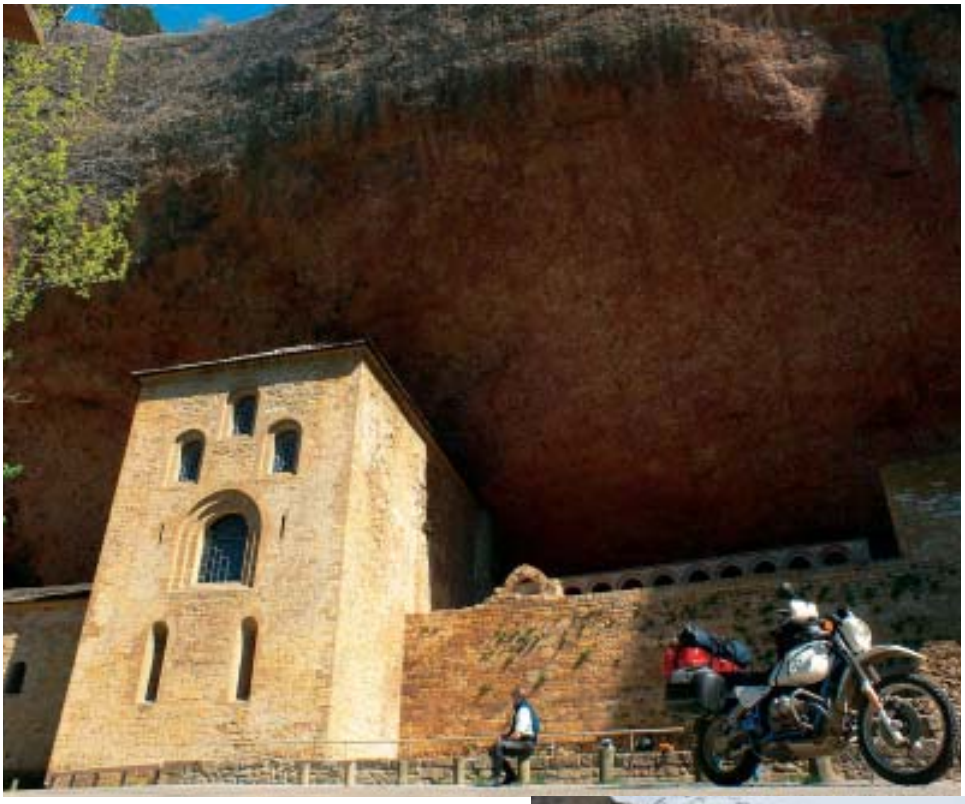
Dieser Puerto, was neben Hafen auch Zufluchtsort bedeutet, führt ins nächste Tal. Die steilen Felswände rücken enger zusammen, die Sonne erreicht den Grund der Klamm nicht mehr, und die Straße quetscht sich gerade noch hindurch, wie durch ein Schlüsselloch, bevor uns das offene Tal bei Aínsa empfängt.

Im Ort beruhigen Kaffee und Croissants den Pulschlag, und auch die Temperatur der Maschinen sinkt knisternd wieder auf Normalniveau. Rundum lebhaftes Treiben, denn Aínsa liegt am Knotenpunkt wichtiger Verkehrsverbindungen in alle Himmelsrichtungen. Lieferwagen sorgen für Nachschub in den Geschäften, Rollerfahrer bringen Post. Unser Müßiggang beim Frühstück auf dem Bürgersteig wirkt dazwischen fast schon unerhört.

Gelassen bummeln wir weiter entlang des Rio Ara und entdecken zwischen Kiefernwäldern und dem frischen Grün der Birken große, aber verwaiste Dörfer am jenseitigen Ufer in der sonst unberührten Flusslandschaft. Eine alte Brücke ist längst weitgehend weggespült, und selbst für die Enduros ist das Wasser zu tief, um sicher hinüberzukommen. Ein wunderschönes Stück Natur, kreisende Geier am Himmel, nur noch Bären und Lachse fehlen.

Allmählich rücken die mächtigen, fast schwarzen Tafelberge des Nationalparks Ordesa-Monte Perdido näher. Auf den Plateaus liegt der Schnee noch in dichten, weißen Kappen, während wir in tieferen Parkregionen bereits auf einer frischgrünen Almwiese an plätschernden Gebirgsbächen rasten können.

Hinter Jaca führt die Strecke um die Sierra de San Juan de la Peña und erreicht bald das gleichnamige Kloster, das wichtigste Aragoniens. Wie ein Schwalbennest schmiegt es sich in die Nische eines gewal-



Wallfahrtsort in Aragonien: das mittelalterliche Kloster San Juan de la Peña

tigen Felsüberhangs. Der Überlieferung nach wanderten im Mittelalter die Jakobswegpilger dorthin, um den Heiligen Gral zu bewundern.

Völlige Leere empfängt uns wenig später im Ortskern von Lumbier. Wie ausgestorben die Gassen, weder Stimmen noch Geräusche von laufenden Fernsehern, den sonst untrüglichen Zeichen südlichen Lebens. In einer Seitengasse gottlob endlich ein startender Diesel, entfernte Stimmen, eine Bar.

Die nächste Etappe auf dem Weg zum Atlantik ist Pamplona, bekannt für seine Stierhatz, die mitten durch die schmalen Gassen der Altstadt führt. Ein wenig gehetzt fühlen wir uns auch, als wir zwischen die Transporter und Händler bei der morgendlichen Anlieferung der Geschäfte geraten. Deshalb lassen wir die Bikes stehen, schlendern zu Fuß weiter. Im Film „Chocolat" habe ich nicht nur Juliet Binoche, sondern auch ihre kleine Bäckerei bewundert. In Pamplona stehen wir nun in solch einer winzigen Schokoladenbäckerei – zwar mit nicht ganz so anmutiger Verkäuferin, aber dafür jeder Menge regionaler Spezialitäten. Besonders typisch seien diejenigen, die aussehen, als hätte man sie gerade an der nächsten Ecke vom Pflaster gekratzt. Stimmt, sie schmecken brillant.

Rau, wild, kalt, stürmisch – das waren die Bilder des Atlantiks, die wir vor der Reise abgespeichert hatten. Tatsächlich sitzen wir bei hochsommerlichen Temperaturen in Getaria, rundum leichte Sommerkleider, über uns türkisblau der Himmel, vor uns verlockend das Meer. Bunte Fischerboote

Südlich von Andorra geraten wir in Schneefelder

treiben im Hafenbecken, auf denen Seetiere zerlegt werden. Im klaren Wasser die ausgemusterten Exemplare, die wohl nicht zur Speisekarte passten. Darunter ein 1,5 Meter langer Hai.

Frisch gestärkt zieht es uns zurück in die Berge, wo uns aber schon bald vier Motorradpolizisten wegen eines Radrennens stoppen. Nagelneue BMW R 1200 R, coole LED-Blitzlichter, dunkle Pilotenbrillen, schnittige Uniformen – vermutlich hat ihr Beruf den Lokomotivführer in Spaniens Jungenträumen längst abgelöst.

Auf der kleinen Landstraße scheinen wir unserem Tagesziel kaum näher zu kommen, die Kilometer ziehen sich endlos. Die Konzentration lässt nach, die Kurven werden eckiger, und erste Fahrfehler schleichen sich ein. Der Zeltplatz bei Agüero zu Füßen herrlicher Sandsteingebilde kommt daher gerade recht. Wie von Karies zerfressene Riesenzähne ragen die roten Felsen aus dem flachen Tal empor, zwischen Weizenfeldern, steineren Scheunen und Mohnwiesen – die Los Mallos Riglos. Geier kreisen in der milden Abendluft um ihre Spitzen.

Am nächsten Morgen geht es in einer ausgedehnten Endurowanderung zum Kloster Castillo de Loarre. Der Regen der letzten Wochen hat den Boden aufgeweicht und überall lehmgefüllte Wasserlachen hinterlassen. Die Stollen glitschen schmatzend hindurch, Dreckfontänen überziehen Stiefel und Motorrad mit braunem Erdbrei. Wären wir Elefanten, hätten Mücken jetzt keine Chance mehr.

Bei der Weiterfahrt zeichnen sich am Horizont die pechschwarzen Cañones de Guara ab. Tief in die Felsen hat der Fluss eine Landschaft wie verbrannten Pizzateig geschnitten. In regelrechten Stapeln liegen die schwarzen Gesteinsmassen übereinander. Und ähnlich heiß wie in einem Backofen ist es ebenfalls.

Mit einem Schlenker über Graus und Aínsa nehmen wir dann erstmalig Kurs Richtung französischer Grenze. Doch schon wenige Kilometer weiter verlocken die Hochtäler von Tella und Revilla mit ihren einspurigen Sträßchen durch lichten Kiefernwald noch mal zu einem Abstecher. Hinter jeder Kurve entstehen neue Panoramen auf die noch schneebedeckten Dreitausender. In Revilla streicht ein riesiger Geier keine 20 Meter über unseren Köpfen an der Felswand entlang. Zurück auf der Route Richtung Grenze, überqueren wir nach deren Passieren zahlreiche Pässe parallel des Hauptkamms und genießen die deutlich belebtere, französische Seite der Pyrenäen: Alle Pässe sind am Scheitelpunkt nun wieder mit einem Café gekrönt.

Ein Schild führt nach Mirepoix, ein für uns bislang unbekannter Ort am Nordrand der Pyrenäen. Was auf dem Hinweisschild schon neugierig machte, zeigt sich bald als faszinierende Besonderheit: Die Altstadt von Mirepoix steht komplett auf Holzstelzen. So ermöglichte man den fahrenden Händlern im Mittelalter, bei jedem Wetter überdacht und geschützt arbeiten zu können. Die Fassaden der Fachwerkhäuser springen vor und zurück, variieren in Höhe und Breite, verblüffen mit ungewohnter Lebendigkeit.

Mirepoix – der überraschende Schlusspunkt einer Reise, die uns durch eine de bewegensten Landschaften Westeuropas führte. Coast to coast – durchs Gebirge zwischen den Meeren. ■

infos

Coast-to-coast-Reisen gibt es nicht nur in den USA. In den Pyrenäen lassen sich mit guten Karten oder GPS-Daten eine Vielzahl hochattraktiver Verbindungen zwischen Mittelmeer und Atlantik finden.

ALLGEMEINES Der Pyrenäen-Hauptkamm weist über weite Strecken alpinen Charakter auf, schroffe Bergwelten wechseln mit tief eingeschnittenen, engen Tälern. Die dem Hauptkamm folgenden Bergketten bieten entsprechend tolles Motorradterrain. Straßen unterschiedlichster Ordnung winden sich um jeden noch so kleinen Felsen, und man kann vor allem auf der spanischen Seite stundenlang der gewünschten Himmelsrichtung folgen, ohne größere Ortschaften zu streifen. Die beschriebene Route führt fast ausschließlich durch dieses Gebiet. Hauptgrund war die deutlich geringere Verkehrsdichte, an manchem Vormittag kommt einem kein einziges Auto entgegen. Die Kehrseite der Einsamkeit: Andere Biker trifft man eher selten, und mitunter vermisst man die in Frankreich überall zu findenden Cafés oder Lokale. Vor allem in der Vorsaison ist in Spanien vieles noch geschlossen. Für landschaftliche Abwechslung sorgen immer wieder natürliche Monumente und herausragende Nationalparks, die keinen Vergleich mit anderen europäischen oder nordamerikanischen Parks zu scheuen brauchen.

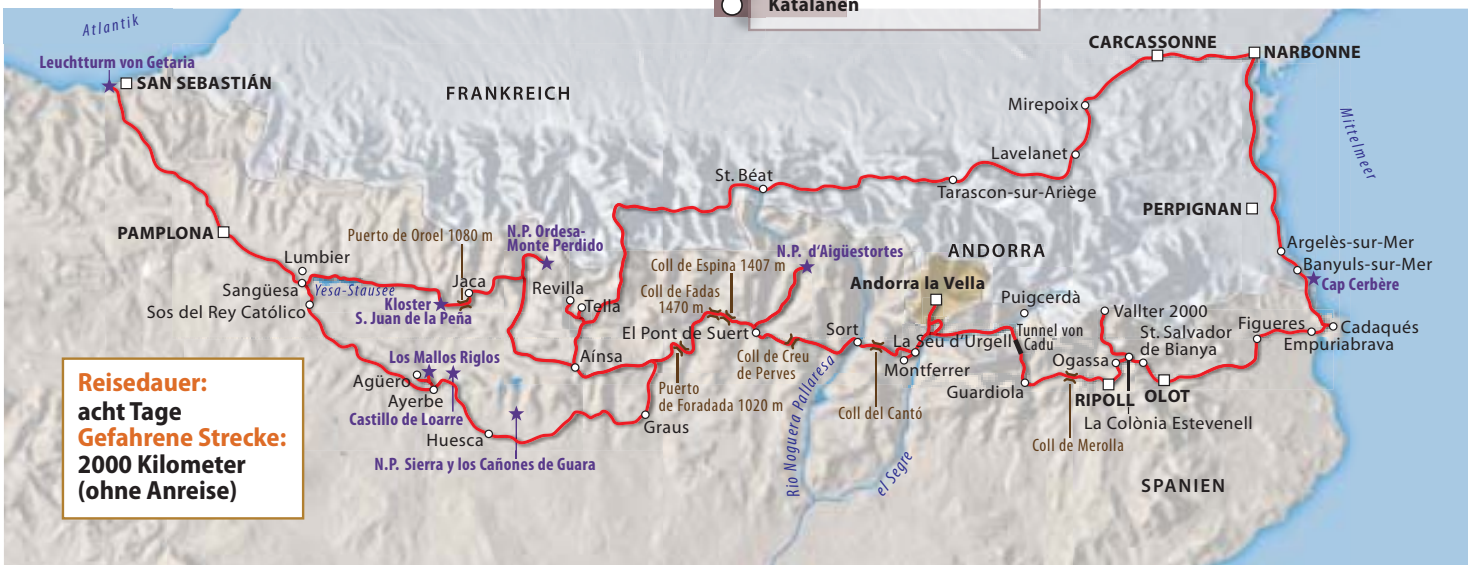
ANREISE Die weite Anreise ist kein Pappenstil: 1200 Kilometer durch ganz Frankreich sind unter zwei Tagen auf den mautpflichtigen Autobahnen nicht zu machen. Wer Zeit hat, kann die oft schön zu fahrenden Rue National einbeziehen und dabei viele abwechslungsreiche Mittelgebirgslandschaften durchqueren. Extrem zeitsparend ist dagegen der über Nacht fahrende DB-Autozug bis Narbonne. Eine Person mit Motorrad zahlt ab Düsseldorf in der Vorsaison im Liegewagen rund 430 Euro hin und zurück.

UNTERKUNFT/ GASTRONOMIE Wer gern zeltet, muss außerhalb der Hauptsaison manchmal einige Umwege in Kauf nehmen, um einen offenen Platz zu finden. Abseits der Küsten kosten ruhige und naturnahe Plätze zwischen 15 und 25 Euro, am Meer häufig mehr. Auch die gastronomische Versorgung ist im Mai noch lückenhaft, in vielen Orten ist man noch nicht auf Besucher eingestellt. An den Küsten sieht das gänzlich anders aus, hier findet man zu jeder Zeit reich gedeckte Tische, wobei man am Atlantik etwas günstiger bekocht wird als am Mittelmeer. Je weiter man ins Innere vordringt, umso günstiger werden Camping, Kaffee, Pizza oder Bocadillo. Zudem kosten im Mai und Juni die Nationalparks noch keinen Eintritt, sodass sich die Tour überraschend günstig gestalten lässt.

REISEZEIT Die normalen Empfehlungen lassen sich guten Gewissens nicht mehr weitergeben. Mai und – wegen des geringeren Schnees in den Hochlagen – Juni galten bislang als optimale Reisemonate für die Pyrenäen. 2007 dagegen hielten Unwetter und extreme Regenfälle viele Reisende im Mai tagelang in den Hotels gefangen. Vorteilhaft ist in jedem Fall, dass man relativ schnell auf die andere Seite des Gebirges wechseln und die Route daher kurzfristig dem Wetter anpassen kann.

KARTEN/GPS Bewährt hat sich die wasserfeste und reißfeste Pyrenäenkarte in 1:250 000 von Reise Know-How. Einziger Nachteil: keine Einträge zu Zeltplätzen. Diesen Part übernahmen die Michelin-Karten Nr. 442 und 443 in 1:400 000. Das Navigationsgerät war mit digitalen Daten gefüttert, hatte aber auf der spanischen Seite gelegentlich Orientierungsschwierigkeiten. Anscheinend wurde in abgelegenen Gebieten etwas nachlässig digitalisiert, und selbst größere Orte entzogen sich der Satelliten-Navigation. Die Offroad-Passagen bei Andorra hatten sich bereits vor der Reise im Internet gefunden, für die übrigen Passagen genügte es, im GPS als Wegeverbindung „kürzeste Strecke" einzutragen, und ließen sich Pisten befahren, die selbst in der 250 000er-Karte nicht verzeichnet sind.

Länge: **435 Kilometer**
Höchster Berg: **Pico de Aneto, 3404 Meter**
Höchster Pass: **Port d'Envalira, 2407 Meter**
Bevölkerung: **Basken, Katalanen**



Reisedauer:
acht Tage
Gefahrene Strecke:
2000 Kilometer
(ohne Anreise)