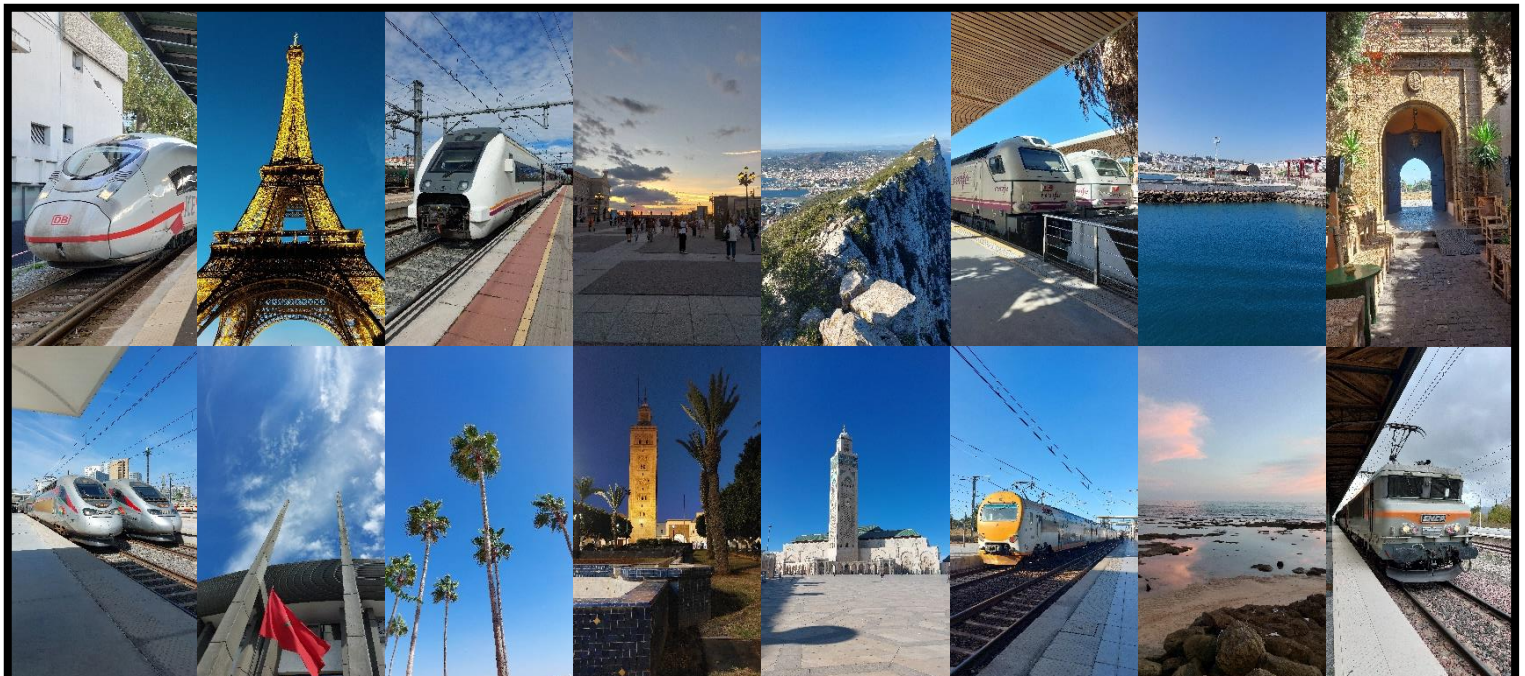




Marokko auf dem Landweg

*Von Deutschland nach Marokko mit Zug und Fähre
Ein Reisebericht aus Oktober 2024*



Marokko auf dem Landweg

Ein Reisebericht aus Oktober 2024

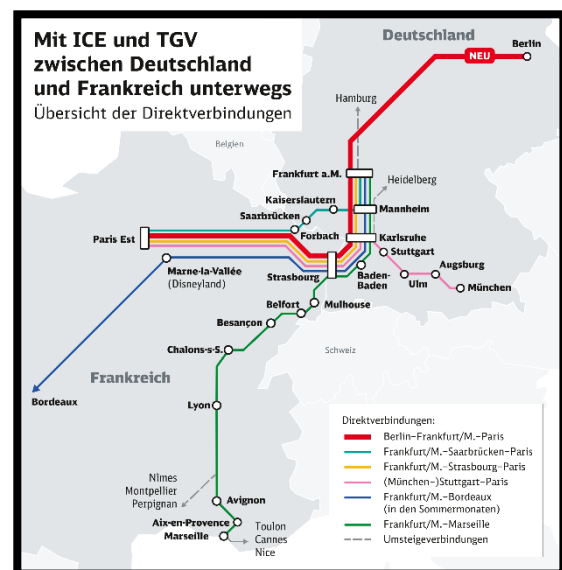
Im Oktober habe ich zum ersten Mal an einer Bildungsreise von Al-Sharq teilgenommen und es sollte nach Marokko gehen. Zentraler Teil der Reisevorbereitung ist natürlich auch die An- und Abreise zu planen. Al Sharq bietet dabei Hilfe an und so kann man gemütlich auch über Al Sharq Flüge buchen. Mein Plan war aber ein anderer: Ich wollte gar keine Flüge buchen, sondern auf dem Land- und Seeweg nach Marokko kommen. Für andere Reise zum Beispiel Richtung Balkan oder Griechenland bietet Al Sharq auch das schon an. Um nun nach Marokko zu kommen, musste ich mir also nun eine Reiseroute ausdenken, die ich gerne teilen möchte.

Etappe 1: Nach Paris

Ein Blick auf die Karte verrät: Um nach Marokko zu gelangen, muss man durch Frankreich und Spanien. Um diese beiden Länder führt kaum ein Weg vorbei. Wer Frankreich nur ein wenig kennt, weiß, dass dort sehr viel auf Paris ausgerichtet ist. So ist es auch im französischen Bahnverkehr. Von und nach Paris ist immer möglich, während bei es anderen Städten untereinander teils abenteuerliche Fahrpläne gibt. Aber das ist ein Thema für sich.

Aus Deutschland kommt man über Frankfurt (M), Mannheim oder Stuttgart nach Paris. Die Deutsche Bahn und die französische SNCF fahren gemeinsam im 2h-Takt zum Pariser Gare de l'Est. Die Züge sind regelmäßig sehr gefragt, es empfiehlt sich daher eine frühzeitige Buchung. Wie in allen französischen Fernzügen gilt eine Reservierungspflicht, auch wenn die Deutsche Bahn mit einem ICE fährt.

Eigentlich aus allen Ecken Deutschlands schafft man es am ersten Tag so bis zum Abend nach Paris.

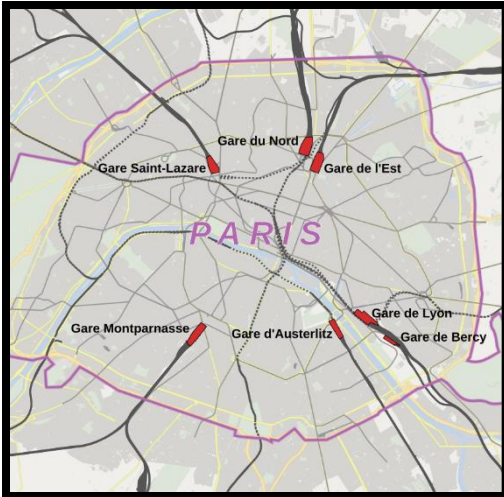


Übersicht über die Direktverbindungen der DB/SNCF nach Frankreich; neu seit 2025 auch 1x täglich direkt ab Berlin (Quelle: DB AG)

Etappe 2: Durch Paris

Ja, man kann allein den Weg durch Paris durchaus als eigene Etappe betrachten, wenn man Paris nicht kennt. In Paris gibt es nicht den zentralen Hauptbahnhof, sondern wie es oft in der Anfangszeit der Eisenbahn üblich war, mehrere große Bahnhöfe, je nachdem aus welcher Richtung die Strecken in die Stadt einlaufen. Um weiter nach Süden zu kommen, muss man also den Bahnhof wechseln.

Dazu bietet sich mit Gepäck normalerweise die Pariser Metro an. Alternativ kann man aber auch eines der Free-Floating-Fahrräder mieten, um so nicht im Untergrund zu fahren, sondern von Paris selbst noch was sehen kann. Das empfiehlt sich aber nur mit leichtem Gepäck oder Rucksack.



Die großen Bahnhöfe in Paris. Vom Gare de l'Est muss man quer durch die Stadt, um nach Süden zu kommen (Quelle: Wikipedia)

Während man in Paris noch den richtigen Bahnhof sucht, ist das auch eine gute Gelegenheit zu Abend zu Essen oder Verpflegung für die weitere Fahrt aufzufüllen.

Insgesamt sollte man für den Bahnhofwechsel in Paris ausreichend Zeit einplanen. Vom Gare de l'Est zum Gare d'Austerlitz kommt man ohne Umsteigen mit der Metrolinie 5.

Etappe 3: Über die Grenze nach Spanien

Um sich eine Nacht im Hotel zu sparen, habe ich mich für den Nachtzug entschieden. Nachdem die SNCF wie auch die Deutsche Bahn zunächst alle eigenen Nachtzüge eingestellt hat, wurden einige Linien mit aufgefrischem Wagenmaterial in den letzten Jahren wieder aufgenommen. Dennoch sollte man aufpassen, nicht immer fahren alle Züge auch an allen Tagen.



Blick in ein Nachtzugabteil der SNCF, die 1. Klasse ist ein 4er-Liegewagenabteil

Von Frankreich nach Spanien gibt es im Wesentlichen drei Möglichkeiten, per Zug über die Grenze zu kommen. Einmal im Westen an der Atlantikküste in Hendaye/Hendaia, in den Pyrenäen in Latour-de-Carol-Enveitg und im Osten an der Mittelmeerküste bei Perpignan. Für den Hinweg habe ich mich für Hendaye entschieden. Der Nachtzug besteht ausschließlich aus Liegewagen (2. Klasse = 6 Liegen, 1. Klasse = 4 Liegen). Der Aufpreis für die 1. Klasse lohnt sich meistens, denn der Preis liegt meistens nur wenige Euro über der 2. Klasse. Es gibt keine Verpflegung im Zug, deshalb sollte ausreichend Proviant mit im Gepäck sein. Die Nachtzüge nach Süden fahren vom Pariser Bahnhof Gare d'Austerlitz.

Der Nachtzug bringt mich bis nach Bayonne. Leider gibt es kaum mehr regelmäßige Verbindungen über die Grenze. Also geht es weiter mit Regionalzügen nach Hendaye und dort mit dem spanischen Euskotren oder zu Fuß über die Grenze nach Spanien. Die Spanisch Stadt Irun grenzt direkt an Hendaye, von dort hat man Zugang zum spanischen Bahnnetz.

Das Eisenbahnnetz in Spanien ist größtenteils in Iberischer Breitspur, das heißt die beiden Schienenstränge liegen weiter auseinander als in Zentraleuropa. Neubaustrecken für den Hochgeschwindigkeitsverkehr werden seit den 90er-Jahren vielfach in Spanien gebaut, diese dann als „Normalspur“-Strecken. Neben anderen Gründen kann ein französischer Zug somit auch nicht einfach ins spanische Netz fahren. Teilweise gibt es aber Züge, die Ihre Spurweite verändern können und so auf Breitspur- und auf Normalspurstrecken verkehren können. In den Grenzbahnhöfen gibt es Schienen mit beiden Spurweiten.

Von Irun ist das nächste Ziel Madrid. Neben den Schnellzügen gibt es in Spanien die Zugkategorie „Media Distancia“. Diese Züge sind meist etwas langsamer unterwegs und sind in etwa eine Mischung aus schnellem Regionalexpress und Intercity. Dafür sind die Preise meist niedriger. Mein Media Distancia bringt mich ohne weiteren Umstieg von Irun nach Madrid zum Bahnhof Madrid Pricipe Pio, wo ich abends ankomme. Für Madrid habe ich eine Übernachtung eingeplant. Für den weiteren Weg muss wie auch in Paris der Bahnhof gewechselt werden. Die Abfahrt am nächsten Tag erfolgt vom größten Bahnhof von Madrid: Madrid Atocha.



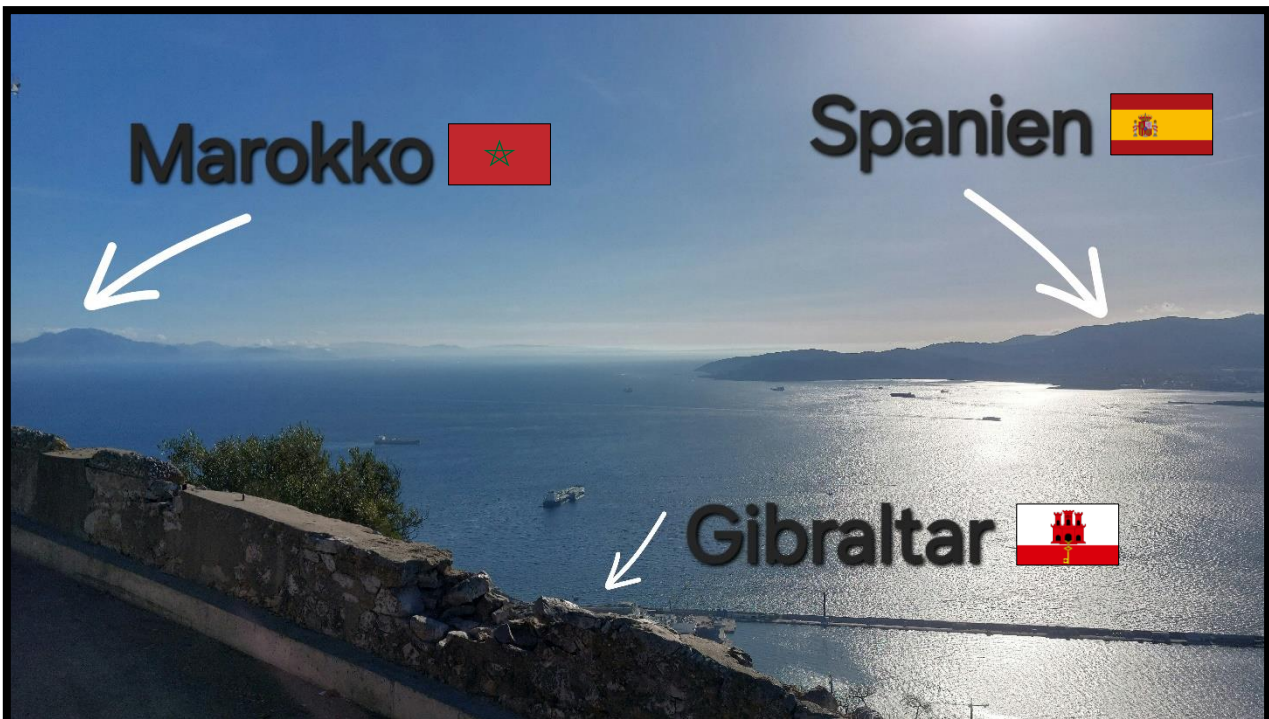
Die Media Distancia Züge der spanischen RENFE sind langsamer als die HGV-Züge, dafür oft auch günstiger

Etappe 4: Der Rest von Spanien und die Fähre nach Marokko

An „unserer“ Deutschen Bahn gibt es mit Sicherheit viel zu meckern, allerdings gibt es einige Dinge, die deutlich besser sind als woanders. Sobald man in Frankreich oder Spanien Zug fahren möchte braucht man eigentlich fast immer eine Reservierung. Die garantiert zwar einen Sitzplatz, das ist aber auch schon der letzte Vorteil gewesen. Ist ein Zug ausgebucht, kann man nicht mehr mitfahren. Auch bei Verspätungen kann man Probleme bekommen, wenn nämlich der Anschlusszug weg ist, kann man nicht einfach wie in Deutschland in den nächsten steigen. In Spanien kommt noch eine Zugangs- und Gepäckkontrolle wie am Flughafen dazu. Man sollte also früh genug zum Bahnhof kommen, denn einfach in den Zug einsteigen ist nicht immer möglich.

Von Madrid geht weiter nach Algeciras, den südlichsten Punkt in Spanien, den man mit dem Zug erreichen kann. Algeciras selbst ist nicht besonders sehenswert, wer Zeit hat kann mit dem öffentlichen Bus aber einen Ausflug nach Gibraltar unternehmen. Zweimal täglich gibt es

eine Direktverbindung von Madrid nach Algeciras. Wenn man die Verbindung gleich morgens nimmt, ist man mittags in Algeciras.



Zwei Kontinente auf einem Blick; wer Zeit hat kann einen Ausflug nach Gibraltar machen

Genau gegenüber vom Bahnhof in Algeciras befindet sich der Busbahnhof. Von Algeciras kann man zwar auch direkt mit der Fähre nach Marokko, landet dann aber im außerhalb gelegenen Frachthafen Tanger Med. Die empfehlenswertere Route ist daher mit dem Bus von Algeciras nach Tarifa und dann mit der Fähre von Tarifa nach Tanger Med. Wer zu Fuß unterwegs ist, wird weder mit dem Bus, noch mit den Fähren irgendwelche Probleme bekommen. Vorzeitige Reservierungen sind nicht nötig. Einfach zum Busfahrer bzw. zum Terminal gehen, ohne Fahrzeug ist spontanes Erscheinen kein Problem.

Etappe 5: Wohin in Marokko?

Angekommen im Hafen von Tanger Ville, nach etwa einer Stunde Überfahrt. Praktisch auf dem Weg von Spanien nach Marokko: Die Einreiseformalitäten können direkt auf der Fähre erledigt werden. Tanger selbst ist natürlich für sich schon ein Reiseziel und wird von vielen Touristen aus Europa wegen der kurzen Entfernung auch als Tagesziel angesteuert. Wenn man aber innerhalb von Marokko noch weiterreisen möchte, kann das vom Bahnhof aus natürlich auch wieder mit dem Zug machen. Zu Fuß zum Bahnhof laufen ist zwar möglich, einfacher ist es jedoch eines der vielen Taxis zu nehmen. Die Preise sind im Vergleich zu Deutschland moderat.

Marokko hat ein vergleichbar gut ausgebautes Bahnnetz. Das Bahnnetz ist aufgrund der Vergangenheit mit Frankreich stark französisch geprägt. Wer sich auskennt oder auf dem Hinweg genau aufgepasst hat, wird schnell feststellen, dass es sich bei den Zügen in Marokko um die gleichen Modelle handelt, die auch in Frankreich fahren, nur anders lackiert.



Links: der Al Boraq, das marokkanische Pendant zum französischen TGV

Unten: klassische Reisezüge, vergleichbar mit Intercity- oder Regionalzügen



Das Netz an Hochgeschwindigkeitsstrecken ist auch noch kein Netz, sondern wird gerade erst entwickelt. Die erste Strecke führt von Tanger nach Kenitra, die Züge fahren noch weiter über Rabat bis Casablanca. Der Hochgeschwindigkeitszug ist der „Al Boraq“ und vergleichbar mit dem französischen TGV. Neben dem Al Boraq gibt es aber in die übrigen Städte auch ein Intercity- und Regionalzugnetz, das mit dem europäischen vergleichbar ist. So kommt man mit dem Zug eigentlich in alle großen Städte Marokkos. Meine Fahrkarte habe ich eine Stunde vor Abfahrt direkt im Bahnhof am Automaten erworben.



Karte mit den Stationen auf dem Hin- und Rückweg

Gleichen Weg zurück?

Ich hab es durchgezogen und bin auch auf dem Rückweg mit Fähre und Zug gefahren. Aber keineswegs habe ich den gleichen Weg zurück gewählt, denn das wäre ja langweilig. Das Schöne am Reisen per Bahn ist ja schließlich auch, dass man aus dem Zugfenster immer wieder was Neues erkennen kann. Für den Rückweg habe ich mir daher auch eine neue Route erdacht. Ab Tarifa ging es mit dem Bus nach Cádiz. Von dort gibt es einmal am Tag einen direkten Zug nach Barcelona. Das ist auch schneller machbar, aber nur mit Umstieg in Madrid und kostet wieder mehr. Nach Übernachtung und einem halben Tag Aufenthalt in Barcelona geht es mit dem Rodalies (den S-Bahn ähnlichen Vorortzügen von Barcelona) bis nach Frankreich in den Grenzort Latour-de-Carol-Enveitg. Von dort dann wieder im Nachtzug nach Paris, im letzten Licht bei offenem Fenster durch

die Pyrenäen. Zugegeben ist es dann hinter Paris und einem erneuten Bahnhofswechsel dann doch der gleiche Weg zurück bis Hannover.



Auf breiter Spur mit dem Rodalies aus Barcelona, links daneben steht der Nachzug nach Paris bereit

Planung, Tickets und Kosten

Für die Planung von Bahnverbindungen eignet sich hervorragend die App oder die Website der Deutschen Bahn. Die meisten Fahrplandaten aus Europa werden dort zuverlässig angezeigt, von Finnland bis Spanien, von Schottland bis Bulgarien. So kann man sich einen Plan zurechtlegen, welche Strecke man bereisen möchte. Einige Bahnen liefern ihre Daten nicht an das Europäische Fahrplanzentrum, das liegt dann aber an eben diesen Bahnen. Auf diesem Weg sollte man die Rodalies de Catalunya (die S-Bahn von Barcelona) kennen, bei denen ist das nämlich leider so. Ansonsten funktionieren alle Fahrplanauskünfte über die DB Navigator App, übrigens auch mit Echtzeitdaten im Ausland. Das schaffen SNCF und RENFE bei weitem nicht.

Leider ist es nicht (mehr) möglich durchgehende Fahrkarten von Deutschland bis nach beispielsweise Algéciras zu bekommen. Gefühlt arbeiten die Bahnen was Ticketing angeht eher gegeneinander als miteinander. Teilweise sind diese ja auch auf gleichen Strecken Konkurrenten. So müssen leider jeweils Einzeltickets gebucht werden. Ein großer Nachteil ist dabei, dass dann keine Fahrgastrechte mehr gelten. Fällt also beispielsweise der Zug der SNCF aus oder kommt viel zu spät, hat man kein Anrecht mehr auf Weiterbeförderung durch die RENFE. Diese Recht würde man bei einer durchgehenden Fahrkarte jedoch haben. Daher ist es unbedingt empfehlenswert an kritischen Punkten (wie Paris) genügend Zeit einzuplanen.

Ziel der EU ist es übrigens in den kommenden Jahren eine einheitliche Buchungseingine für die europäischen Bahngesellschaften vorzuschreiben, was das Fahrkartenbuchen wieder deutlich vereinfachen soll, wie es heutzutage im Flugverkehr eigentlich normal ist.

Wenn man das Reiseziel früh genug kennt, sollte man mit buchen keine Zeit verlieren. Durch die Sparpreise sind Tickets so deutlich günstiger. Außerdem herrscht in Frankreich und Spanien ja Reservierungspflicht, auf besonders nachgefragten Strecken sind Züge auch schon

mal tagelang ausgebucht. Ein Blick lohnt auch auf Anbieter abseits der großen Bahnen. In Frankreich verkehrt mit „Ouigo“ eine Billigmarke der SNCF, die auch nach Spanien expandiert ist. In Spanien wiederum gibt es neben der RENFE auch den Anbieter „Iryo“, die Billigtochter der italienischen Staatsbahn Trenitalia. Man sollte aber aufpassen, dass die Billigmarken teilweise wie im Flugverkehr Anforderungen an Gepäck stellen oder entsprechende Mehrgebühren berechnen. Es kann eine günstige Alternative sein, ich persönlich bin kein großer Fan dieses Modells. Wer genug Zeit mitbringt, kann auf Nebenrouten ausweichen, die teilweise länger dauern, aber günstiger und weniger überlaufen sind.

Lohnt sich Interrail? Bei relativ vielen Ländern könnte man einen Interrail-Global-Pass für vier oder fünf Tage nutzen und muss sich nicht mit allen Eigenarten in den einzelnen Ländern herumplagen. Allerdings sind gerade Frankreich und Spanien durch Ihre Politik der zwangsweisen Sitzplatzreservierung wohl die Länder, in denen Interrail am wenigsten funktioniert. Man muss trotz Interrail immer eine zusätzliche Reservierung kaufen, was Kosten verursacht und die eigentliche Flexibilität wieder nimmt. Bei den Billiganbietern ist Interrail zudem nicht gültig.

Wer sich von den Hürden nicht abschrecken lässt, kann sich mit etwas Planung aber eine günstige Route herausuchen. Nachtzüge in Frankreich gibt es bereits ab 29,- EUR, Sparpreise der DB bis nach Frankreich sind ab 39,- EUR erhältlich. Auch in Spanien gibt es Sparpreise, mit denen man günstig zwischen den Städten fahren kann. Die Fähre nach Marokko hat 40,- EUR gekostet, die Züge in Marokko (auch der Al Boraq) sind im Vergleich zu Europa etwas günstiger. Eine Fahrkarte kann man in Marokko problemlos vor Ort kaufen.

Lohnt sich das?

Ob sich der ganze Mehraufwand lohnt, muss jeder für sich selbst entscheiden. Ich für meinen Teil finde, dass sich meine Reise auf jeden Fall gelohnt hat, die Anreise selbst wird zum Teil des Ganzen. Bei Flugreisen steigt man ein und ein paar Stunden später wird man irgendwo anders wieder ausgespuckt. Im Zug lässt sich nach und nach beobachten, wie sich die Umgebung, Züge, Gebäude, Städte, Kultur, Sprache und alles andere verändern und gehört für mich, wenn möglich, mit dazu. Wer sich auch bis nach Marokko mit der Bahn traut, dem wünsche ich eine gute Reise!

