

Die reine Leere

Wer auf Kuba mit dem Auto unterwegs ist, muss mit allem und nichts rechnen

Die gute Nachricht vorweg: Verkehrsstaus sind auf Kuba ungefähr so verbreitet wie Zuckerrohrfelder auf dem Mond. Was schlicht daran liegt, dass es auf Castros Insel so gut wie keine Autos gibt. Daran ändern auch die legendären, immer noch tapfer durchhaltenden US-Dinosaurier nicht viel. Die typische Form des Überlandverkehrs besteht darin, sich an einen der zahllosen puntos de recogida de pasajeros zu stellen und auf eine Mitfahrgelegenheit zu warten – notfalls auch stundenlang. Irgendwann landet man dann auf der Ladefläche eines klapprigen Lkw, auf der sich die Fahrgäste meist drängen wie Ölsardinen. Deutlich komfortabler, wenngleich gegen Bezahlung, haben es die Kubaner in den Städten: Dort gibt es wenigstens Sammeltaxis, Pferdekutschen, Fahrradrickschas oder sogenannte Coco-Taxis – Motorroller mit einem runden Anbau aus dottergelbem Kunststoff.

Etwas peinlich ist es angesichts dieser Verhältnisse schon, als vergleichsweise reicher Euro-Tourist einen Mietwagen ganz für sich allein zu haben. Andererseits eröffnet sich nur so die verheißungsvolle Möglichkeit, das Land völlig ungebunden und auf eigene Faust zu erkunden. Und das Abenteuer beginnt bereits am Tresen der Mietwagenstation: Bis alle Formalitäten abgewickelt sind, vergehen geschlagene eindreiviertel Stunden. Doch immerhin: Draußen vor der Tür steht ein fast neuer Mittelklassewagen deutscher Herkunft mit Klimaanlage und CD-Player. Purer Luxus.

In Rekordzeit liegt die Zwei-Millionen-Stadt Havanna hinter uns und das Abenteuer geht weiter. Die Autopista, die wir nun ansteuern, erkennt man laut Wegbeschreibung an einer Brücke. Dieser Hinweis ist auch dringend nötig, denn jetzt machen wir Bekanntschaft mit einem typisch kubanischen Zustand – der Rationierung, die selbst für Wegweiser zu gelten scheint. So muss man an Autobahneinfahrten den aktuellen Sonnenstand zu Rate ziehen, um herauszufinden, wo es langgeht.

Ein Unikum ist auch die Autobahn selbst; zwei wellige Asphaltpisten mit geschätzten sechs Spuren ohne Fahrbahnmarkierung und zu jeder Tageszeit gähnend leer. Wofür diese Verkehrsader eigentlich gemeint ist, lernen wir kurz nach der Einfahrt: Auf der äußersten linken Spur parkt ohne Vorwarnung ein einsamer Trecker, während zwei Gärtner gemütlich die üppigen Bougainvilleas auf dem Mittelstreifen stützen. Später begegnen wir Radfahrern, unter Brücken warten Fußgänger auf Mitfahrgelegenheiten, Lastwagen wenden

quer über alle Fahrspuren; Krönung ist ein Pferdefuhrwerk, das uns in der Ausfahrt in falscher Richtung entgegentrottet. Diese Autobahn gehört tatsächlich allen.

Eine postrevolutionäre Errungenschaft, könnte man meinen. Tatsächlich aber wurde die kubanische Autopista schon vor rund 80 Jahren unter dem damaligen Präsidenten Morales erbaut, fast zeitgleich mit der ersten deutschen Autobahn. Neben dieser Magistrale gibt es drei weitere Fernverbindungen, die sich von Ost nach West quer durch das Land ziehen: die Carretera del Norte, die Carretera Central und die Carretera del Sur. Hier tauchen ab und zu Hinweisschilder auf, sodass Irrwege bei einiger Anstrengung vermeidbar sind. Wehe aber, man lässt sich auf Extratouren abseits der großen Verkehrsadern ein: Das kann leicht siebzig Kilometer Blindflug und verzweifeltes Suchen nach Orientierungspunkten bedeuten.

Im krassen Gegensatz dazu sind unübersehbare, teils liebevoll handgemalte Tafeln mit Revolutionsparolen großzügig an den Straßenrändern aufgereiht. Die absoluten Hits, einige Dutzend Mal gezählt: "Patria o muerte", "Revolución es unidad", "Venceremos" und "Adelante" – vorwärts! Ja gern, aber wohin?

Andererseits bietet dieses Manko an Wegweisungen zwangsläufig immer wieder Gelegenheiten, mit Einheimischen ins Gespräch zu kommen. Und das ist eine durchweg positive Überraschung: Nahezu alle Kubaner erweisen sich als freundliche Helfer in der Not und legen bei Wegbeschreibungen, meist begleitet von lebhafter Gebärdensprache, eine Engelsgeduld an den Tag. Selbst als wir nahe Havanna auf einen riesigen Verkehrskreisel geraten, gut zweihundert Meter im Durchmesser und mit sechs natürlich unbeschilderten Abzweigungen in alle Himmelsrichtungen, ist auf diese Hilfsbereitschaft Verlass. Drei Mal müssen wir dieselbe Tankstelle ansteuern, drei Mal dasselbe Sprüchlein aufsagen: "Que dirección . . .?" Und auch beim dritten Mal lacht niemand über die begriffsstutzigen Gringos. Dank des unermüdlichen Deutens und Gestikulierens schaffen wir es schließlich.

"Würdest du das noch mal auf dich nehmen?", fragte mich neulich kopfschüttelnd ein Bekannter in München, dem ich von der Autoreise in Kuba erzählte. Ich dachte an die Lichthupenfraktion auf deutschen Autobahnen, an die täglichen Blechlawinen auf den Ausfallstraßen, an ganztägig zugeparkte Innenstädte und wusste: am liebsten sofort. Jürgen Ahrends

Wer sucht, der findet: Auf Kuba weisen handgemalte Schilder, wenn überhaupt, den Weg auf die leere Autobahn. Und weil Privatwagen noch immer absolute Mangelware sind, helfen in den Städten die Coco-Taxis (kl. Foto oben); wer ein eigenes Auto hat, hat auch schnell eine Nummer. Fotos: Ahrends (3), Baumgarten