

FLUCHTPUNKT

Australiens gallisches Dorf

Weizenfarmer Leonard Casley ärgert sich über die seiner Meinung nach zu rigide Besteuerung der Regierung und erklärt 1970 die Gründung seines eigenen Staates: die Provinciality of Hutt River. Das Selfmade-Fürstentum an Australiens Westküste, gut 543 Kilometer nördlich von Perth und mit 75 Quadratkilometern etwa so klein wie Passau, zählt heute etwa 30 000 Besucher jährlich. Viele biegen mit ihren Gefährten vom North Western Coastal Highway ab und rumpeln eine Stunde über staubige, rote Schotterpisten bis



Die Büste der königlichen Hoheit

vor den Regierungssitz, der aussieht wie ein Kreisliga-Vereinsheim. Sie alle wollen das Hutt-River-Visum im Pass, bis vor kurzem noch ausgestellt von der „Royal Highness“ persönlich: schlütterer Haarkranz, wacher Blick, graue Stoffjacke, Filzpantoffeln. Seine königliche Hoheit, Leonard I, starb dieses Jahr mit 92. Nun stempelt sein Sohn Graeme die Reisepässe, posiert für Selfies und macht Rundgänge mit seinen „Staatsgästen“: Zur Flagge, zur Büste seines Vaters und zur royalen Kapelle, in der nach eigener Religion gebetet wird. Eine herrlich schrullige Begegnung, die immer wieder Spaß macht.

Stephan Brünjes,
freier Reisejournalist

– An dieser Stelle schreiben Autoren der Badischen Zeitung über ihre Lieblingsplätze.

BUCHTIPP

Herzessache

111-Gründe-Bücher gibt es schon lange. Autoren schildern humorvoll die Liebe zu Haustieren oder zum eigenen Garten. In anderen Bänden werden Menschen in den Vordergrund gestellt: Kollegen, Beamte oder Surfer. Und Länder sind natürlich auch ein beliebtes Thema. Wie Argentinien in der ganz neu erschienenen Gründe-Lektüre. Diese Liebeserklärung an das für die Argentinienkennerin Simone Glöckler schönste Land der Welt lässt schmunzeln. Wenn es um Melancholie oder Gelassenheit geht genauso wie bei den Kapiteln über Tango, Gauchos oder Landeshelden wie Madonna und Evita. Der Leser erfährt viel von Buenos Aires und von Sehenswürdigkeiten wie Feuerland. Er liest aber auch, dass das Glas Malbec zwingend zu einem Asado, dem typischen Grillfest, gehört. Die Geschichten eignen sich zwar nur bedingt als echte Anleitung zum Reisen, aber sie beschreiben das „Europa Südamerikas“ ganz liebenswert. Da wird ein fernes Land ganz schnell zur Herzessache.

Simone Glöckler: 111 Gründe, Argentinien zu lieben, Schwarzkopf&Schwarzkopf Verlag, Berlin, 14,99 Euro



Nur nicht darüber nachdenken, wie weit es noch ist oder ob die Kraft reicht. Auf den letzten Kilometern zum Kardung-La-Pass zählt ausschließlich eines – nicht aufzugeben. Der 39 Kilometer lange Anstieg auf 5359 Meter ist die letzte Herausforderung einer geführten Mountainbike-Tour von Manali nach Leh. Der Trip über 560 Kilometer gilt als eines der anspruchsvollsten Bike-Abenteuer im indischen Himalaya.

An den ersten beiden Tagen ist an Radfahren allerdings nicht zu denken. Es ist wichtiger, sich nach der Landung in Delhi einzustimmen auf diesen ganz eigenen Kosmos Indiens. Auf ein unbeschreibliches Verkehrschaos mit hupenden, drängelnden Autos und Bussen. Inmitten der stinkenden Abgaswolken quetschen sich auch noch Fußgänger und mitunter Kühe durch die verstopften Straßen.

Doch das ist nur die eine Seite der indischen Hauptstadt. Faszinierend wird sie, wenn man durch die Gassen der Altstadt schlendert, den Duft der Gewürzstände aufsaugt oder die grellbunten Saris der indischen Frauen bewundert. Eines der beeindruckendsten Erlebnisse im Tagesprogramm ist der Besuch der Großküche des Bangla-Sahib-Tempels. Bis zu 50 000 Gläubige werden täglich mit einer kostenlosen Mahlzeit aus dem traditionellen Linsensauce Dal, aus Kartoffeln und Fladenbrot versorgt. Besucher dürfen beim Zubereiten sofort mithelfen. Sie walzen kleine Teigkugeln zu Fladen oder schälen Kartoffeln. Ausschließlich Freiwillige arbeiten in der stickig heißen, turnhallengroßen Küche. Nur an die gigantischen Kochtöpfe lassen die Männer mit den Turbanen keine Fremden ran. Das Würzen und Umrühren mit den an Schaufeln erinnernden Metallöffeln bleibt den Köchen vorbehalten.

Wer schon in Delhi ist, darf auch das geschichtsträchtige Rote Fort nicht verpassen oder sollte auf den Spuren von Mahatma Gandhi wandeln. Es ist berührend, den Garten zu besuchen, in dem in Beton gegossene Fußspuren die letzten Schritte des großen indischen Freiheitskämpfers vor seiner Ermordung nachzeichnen. Seine Verbrennungsstelle nahe des Flusses Yamuna ist noch heute ein seltsam heiterer Ort der Erinnerung. Ganz so wie es sich der große Inder wohl gewünscht hätte. Erinnerungen sind ein Teil der Tour, die so viel mehr bietet als nur ein imposantes Raderlebnis. Und selbst beim Kraftakt hinauf zum Kardung-La-Pass schweifen die Gedanken immer wieder zurück zum Start in Delhi. Und zu der schaukligen, sieben Stunden langen Minibusfahrt durch die Vorgebirge des Himalaya in Richtung Manali, die nach dem Inlandsflug von Delhi nach Chandigarh noch nötig war.

Jetzt steht das Finale und gleichzeitig die härteste Prüfung dieser Tour an. Wer bis an diesen Punkt gekommen ist und nun den



Stolz: Zum ersten Mal mit dem Rad auf 4000 Meter Höhe

Jeder Meter zählt

Eines der ganz großen Mountainbike-Abenteuer: 560 Kilometer von Manali nach Leh im indischen Himalaya / Von Rudi Sommer



Der Weg ist das Ziel: unterwegs auf guter Piste in der Nähe des Lachuling-La-Passes

FOTOS: RUDI SOMMER (5)

drithöchsten zu befahrenden Pass der Erde vor Augen hat, will auch die letzte Anstrengung bewältigen. Zu beeindruckend war in den vergangenen zehn Tagen der Anblick der kahlen Hochebenen und der fast senkrecht aufsteigenden Felswände, zu intensiv das Erlebnis, in dieser Gruppe von drei Mountainbikern in täglich höhere Regionen mit immer weniger Sauerstoff hinauf zu trampeln, um zu kapitulieren. Davon abgesehen ist es so spannend wie faszinierend, auf teils unfassbar schlechten, von Quadratmeter großen Schlaglöchern gesäumten Straßen unterwegs zu sein. Selbst wenn es manchmal kaum möglich scheint, einen fahrbaren Weg auf mitunter verschlammten Pisten zwischen Lastwagen, Autos, Motorrädern und Militärtankern zu finden.

Allerdings haben die Biker nun schon einige der höchsten Bergpässe der Erde hinter sich gebracht. Bereits am zweiten Tag stand bei diesem Trip der 3978 Meter hohe Rohtang La auf dem Plan, später der Baralacha La mit 4892 Metern, dann der Lachulung La mit 5059 Metern und der Tanglang La, der auf 5325 Meter führt.

Doch zurück zum Start: Die sieben Stunden lange Steigung nach dem Auftakt im Städtchen Manali in Richtung Rohtang-La-Pass ist konditionell noch irgendwie machbar. Aber die Nachricht, dass das vorgesehene Camp abgebrannt ist, und keine andere ebene Fläche in der Nähe den Aufbau der Zelte zulässt, zehrt dagegen gewaltig an den Nerven. Anstatt der ersehnten Regeneration steht den drei Teilnehmern, dem Guide, dem Koch, einem Helfer und dem Busfahrer eine drei Stunden dauernde Fahrt über grobes Gestein zur nächstmög-

lichen Camp-Fläche bevor. Dort angekommen müssen gemeinsam auch noch die Zelte aufgebaut werden.

Immerhin ist die Verpflegung gut – der Koch zaubert ein dreigängiges, indisches Menü mit Linsensauce, Hähnchen, Reis und Gemüse sowie frittierten Bananen auf den Tisch. Am zweiten Tag bringt nasskalter

Dauerregen erneut alle Pläne durcheinander. In reißenden Bächen schießt das Wasser quer über die ungeteerte Piste. Die gut 1000 Höhenmeter hinab führende Passstraße verwandelt sich in ein einziges, kilometerlanges Chaos aus Wasser und Schlamm. Tiefe, wassergefüllte Schlaglöcher und manns hohe, auf die Straße ge-

stürzte Felsbrocken machen eine Abfahrt mit den Rädern schlichtweg unmöglich. Also wieder ein paar Stunden Busfahrt, hin- und hergeworfen von einer Piste, die diesen Titel kaum verdient.

Der Rohtang-La-Pass ist eine Weterscheide. Einige Tage später werden die Niederschläge immer geringer, die Straßenverhältnisse deutlich besser und die Landschaft ist grandios. Ein ungebändigter Fluss windet sich zwischen meterhohen Felsen durch das Tal. Aus den hoch an den Bergflanken liegenden, gewaltigen Gletschern ergießen sich in mitunter 30 Meter hohen, mehrfachen Kaskaden immer wieder Wasserfälle donnernd ins Tal. Intensiver ist die gewaltige Kraft und Energie der Natur nur selten zu spüren. Es ist für die ganze Truppe ein einziges Glück, an diesem Ort sein zu dürfen.

Dieses Hochgefühl verleitet aber auch dazu, voller Euphorie in die Pedale zu treten. Dabei ist das genau der Fehler, vor dem Guide Harish Sing Mehra gewarnt hat: „Ihr müsst euch erst an die Höhe gewöhnen. Das klappt nicht, wenn ihr euch stark anstrengt oder schnell fahrt. Ihr verbraucht viel zu viel Energie.“ Die Strafe, nur eine knappe Stunde lang nicht auf seinen Rat gehört zu haben, folgt kurz darauf mit rasenden Kopfschmerzen. Sie sind kaum zu ertragen bei dem Gerüttel über die vielen Kiespassagen und Schlaglöcher.

Schon diese nur leichte Vorstufe der Höhenkrankheit ist höllisch. Sie laugt den Körper innerhalb von zwei Stunden bis zur völligen Kraftlosigkeit aus. Die Kopfschmerzen sind selbst nach einer weitgehend schlaflosen Nacht nur unwesentlich besser. Es bleibt daher nichts anderes ü-



Am Ziel: Die drei Radler haben Kardung-La-Pass erreicht.



schnittsgeschwindigkeit von knapp fünf Stundenkilometern schon nach zwei Stunden prophezeit, dass diese Etappe nicht etwa sechs, sondern sogar neun Stunden dauern könnte. Momentan scheint das kaum machbar. Eine geschotterte Piste führt weiter in weiten, steilen Schlangengelen nach oben. Die Luft ist spürbar dünner in dieser Höhe.

Irgendwann an diesem Tag bewegen sich die Füße nur noch mechanisch. Stundenlang, Scheinbar endlos. Nach vier Stunden gibt es keine Pausen mehr. Der Guide füllt die Wasserflaschen nun aus dem fahrenden Begleitauto heraus auf und reicht Energieriegel. Es geht trotzdem immer langsamer vorwärts, immer mühsamer nach oben, selbst im ersten der 36 Gänge. Irgendwann verpesten schwarze Abgaswolken einer langsam überholenden Kolonne von Militärlastwagen die ohnehin so knappe Luft. Egal, nur weiter.

Kurz nach Mittag wachsen die Zweifel, ob das Ziel noch zu erreichen ist. Der Schweiß läuft über die Stirn, die Brust und die Arme nach unten, das Gesicht ist verklebt von Sonnencreme und Staub. Außerdem zehren weitere, heftige Steigungen gewaltig an den Nerven. Immer wieder sind nach einer Kurve neue Serpentinaugen, die sich viel weiter oben am Berg entlang schlängeln, zu sehen. Es ist nur noch zum Verzweifeln.

Endlich: Nach gut sieben Stunden, sind hinter einer weiteren Biegung plötzlich blechbeschlagene Baracken mit Cafés, Panzer und Räumfahrzeuge zu sehen: der Kardung-La-Pass. Er ist ein trostlos karger Flecken Erde – und an diesem Tag dennoch das Ziel aller Träume. Jetzt vom Rad zu steigen ist eine Erlösung, der Körper ist leer und kraftlos. Das einzige Gefühl momentan ist die Erleichterung.

„Das war richtig anstrengend“, sagt Derk ein Mitradler, der die letzten Meter erst nach achteinviertel Stunden bewältigt. Schweiß tropft von seinem Kinn, die Erschöpfung zeigt sich mit tiefen Falten auf der Stirn und um die müden Augen.

Doch erst als auch der Dritte und letzte der Truppe das Ziel endlich erreicht hat, ist der richtige Moment, die Arme hochzuheben, sich gegenseitig zu umarmen und gemeinsam zu jubeln. Wir haben es alle geschafft!

Die Reise wurde unterstützt von Air India und Biketeam Radreisen in Freiburg

INFO

MANALI-LEH-HIGHWAY/ INDIEN

Route: Der nur teilweise asphaltierte Highway vom indischen Manali nach Leh ist die Hauptverkehrsader zwischen den beiden Städten in den Bundesstaaten Himachal Pradesh und Jammu/Kashmir. **Anforderung:** Die etwa 480 Kilometer lange Straße verläuft auf durchschnittlich 4000 Metern über Meereshöhe. Auf der Tour, die zusätzliche 39 Kilometer auf den Kardung-La-Pass und zurück enthält, bewältigen die Biker gut 11 550 Höhenmeter. Der beschriebene Trip ist 560 Kilometer lang.

Beste Reisezeit: Der Highway hat ein sehr enges Reisefenster – zwischen Juni und Mitte September.

Anreise: Non-Stop-Flug von Deutschland zum Beispiel mit Air India von Frankfurt nach Dehli. Gestartet wird von Manali aus. Manali ist ein touristischer Bergort auf 2000 Meter Höhe, 500 Kilometer von Delhi entfernt. Nach Manali geht es zuerst noch einmal mit dem Flugzeug nach Chandigarh und dann weiter mit dem Bus.

Infos: Biketeam Radreisen, Lise-Meitner-Straße 2, 79100 Freiburg, ☎ 0761/55655929, www.biketeam-radreisen.de. **CO₂-Kompensation:** 112 Euro Hin- und Rückflug Frankfurt-Dehli und der Weiter-/Rückflug nach Chandigarh/Leh



Ein Ticket für Eintritte, Bus, Bahn und Metro?

Sparen bei Städtetrips: Citypässe sind nicht immer sinnvoll

London Eye, Madam Tussauds, Westminster Abbey und der Tower of London: Wer in der englischen Hauptstadt auf Sightseeing aus ist, kommt an diesen Orten kaum vorbei. So ein Städtetrip kann ganz schön teuer werden. Die meisten Sehenswürdigkeiten kosten Eintritt, und man muss auch irgendwie von A nach B kommen.

Citypässe für Touristen versprechen einen geldwerten Vorteil. Sie bieten ermäßigten oder kostenlosen Eintritt in Museen und touristische Attraktionen, manchmal ohne lästiges Anstehen. Oft ist sogar ein Ticket für den öffentlichen Nahverkehr im Preis enthalten. Die Auswahl an solchen Städtetrips ist inzwischen riesig. Für beliebte Metropolen wie Madrid, Wien, New York und Rom gibt es mehrere Anbieter. Für preisbewusste Reisende kann das ein Vorteil sein. Aber nicht jeder Pass hilft gleich gut beim Sparen.

„Kaum ein Citypass gleicht dem anderen“, erklärt Patrick Hundt, der auf sei-

Angebote der lokalen Verkehrsbetriebe nicht preiswerter sind. Ein Rechenbeispiel: Mit dem Roma-Pass, dem offiziellen Städteticket der Stadt Rom, kann man für 28 Euro innerhalb von zwei Tagen zum Beispiel umsonst und ohne Schlangenzug zu stehen, die Engelsburg, das Kolosseum und das Forum Romanum besuchen. Die regulären Eintritte sind zwar zusammengerechnet auch ohne Pass nicht viel teurer, dafür ist in den 28 Euro auch ein Zwei-Tages-Ticket für die Metro enthalten.

Auch beim Rom-City-Pass vom Anbieter Turbopass kann man den Nahverkehr hinzubuchen. Der Aufpreis liegt hier allerdings deutlich über dem relativ günstigen Preis für die Mehrtagestickets von Atac, dem römischen Verkehrsbetrieb. Dafür ist eine Fahrt mit dem Hop-on-Hop-off-Bus umsonst. „Nicht jedem Käufer ist eine Ersparnis wichtig“, sagt Hundt. Manche schätzen eher die Bequemlichkeit, ein Ticket für alles zu haben und nicht warten zu müssen.



Mit dem New-York-City-Pass gratis: Fähre zur Freiheitsstatue

ner Webseite www.citypassvergleich.de versucht, einen Überblick über das ausufernde Angebot zu geben.

Bei manchen Tickets ist der Eintritt für einige Attraktionen komplett frei, andere Pässe bieten nur Rabatte, wieder andere eine Kombination aus beidem. Einige gelten für eine bestimmte Anzahl an Tagen, andere sind unbegrenzt gültig. Und mit manchen Pässen können Touristen kostenloses Metro fahren oder ohne anstehen zu müssen eintreten.

Ob ein Pass sich lohnt, ist oft nicht auf den ersten Blick erkennbar. „Die Websites vieler Anbieter sind sehr intransparent“, sagt Hundt. Oft wird nicht deutlich, wie viel das Sightseeing ohne den Pass kosten würde. Und auch die Übersicht über die enthaltenen Leistungen fällt manchmal schwer. Wie also wählen?

Am besten überlegt man zuerst, was man überhaupt besichtigen will. Denn wer überlegt den ersten Pass bucht, zahlt am Ende vielleicht sogar drauf. Der ADAC weist darauf hin, dass interessante Attraktionen möglicherweise auch ohne Citypass kostenlos sind.

„Um Geld zu sparen sollten Käufer vorab wissen, welche Attraktionen sie während ihrer Städtereise besichtigen möchten“, rät auch Patrick Hundt. Grundsätzlich gilt: Je besser eine Reise geplant ist und je mehr Sightseeing man machen möchte, desto größer ist nach Ansicht des Experten das Einsparpotenzial mit einem Pass.

Manche Pässe lohnen sich laut Hundt auch nur, wenn man die zwei oder drei teuersten Attraktionen aus dem Leistungsumfang nutzt – auch wenn ausgerechnet diese vielleicht gar nicht interessieren. Wieder andere Angebote sind auf Masse ausgelegt: Reisende müssen in kurzer Zeit viele Sehenswürdigkeiten abklappern. Das kann stressig werden.

Ein Vorteil vieler Pässe ist, dass der öffentliche Nahverkehr genutzt oder ein Ticket dazu gebucht werden kann. Dabei sollten Urlauber aber ausrechnen, ob die

Zu kaufen gibt es die Citypässe bei verschiedenen Unternehmen. Die großen überregionalen Anbieter sind City Pass aus den USA, die britische Leisure City Pass Group, das deutsche Unternehmen Turbopass und Stromma aus Skandinavien. Darüber hinaus haben die Tourismusorganisationen einiger Städte eigene Tickets im Angebot, zum Beispiel Berlin oder Rom. Die meisten Pässe kann man online bestellen, einige werden per Post geschickt oder aufs Smartphone geladen. Andere muss man vor Ort abholen.

Was ihre Erfolge angeht, halten sich die meisten Anbieter bedeckt. City Pass gibt immerhin an, seit der Gründung 1997 etwa 22 Millionen Städtetickets verkauft zu haben. Die Berlin-Welcome-Card, das offizielle Städteticket der Tourismusorganisation Visit Berlin, wurde nach eigenen Angaben in den letzten 25 Jahren bereits 12 Millionen Mal verkauft. Egal, für welches Unternehmen man sich entscheidet: Wer wirklich sparen will, muss also vor jedem Trip auf Neue durchrechnen. Julia Ruhnau (dpa)



Ewige Stadt: Touristin unterwegs mit dem Roma-Pass.