

Aktuelles
Reise Know-How
für über 110 Länder
Wissen, wo's
langgeht!

Thomas Schröder
Helmut Hermann

REISE
KNOW-HOW

Fahrrad Weltführer



Der Reiseführer für Fernradler durch Amerika, Asien, Afrika, Australien und Ozeanien

Tipps

Die USA Coast to Coast:

Tipps für die richtige Routenwahl [Seite 177](#)

Einmal rund um Hispaniola:

Dominikanische Republik und Haiti [Seite 223](#)

Die gefährlichste Straße der Welt:

Abfahrt in die bolivianischen Yungas [Seite 260](#)

Panamericana – Traumstraße Amerikas:

Mit dem Rad von Alaska nach Feuerland [Seite 291](#)

Radfahren in der Sahara:

Erfahrungen, Tipps und Routen [Seite 326](#)

Mit dem Fahrrad durch die Vierte Welt:

Zentralafrikanische Republik und
Demokratische Republik Kongo [Seite 389](#)

Die Seidenstraße:

Auf der legendären Handelsroute nach China [Seite 529](#)

Rad im Reisfeld:

Einmal längs durch Vietnam [Seite 665](#)

Tour Down Under:

Radtouren auf dem Fünften Kontinent [Seite 686](#)

Südseeträume:

Möglichkeiten für eine exotische Radrunde [Seite 730](#)

„Der kürzeste Weg zu sich selbst ...“:

Weltumradlungen [Seite 745](#)



Vor der Reise



Rad und Ausrüstung



Unterwegs



Nordamerika

1

Mittelamerika

2

Südamerika

3

Afrika

4

Asien

5

Australien

6

Neuseeland
und Ozeanien

7

Globale Radtouren



Anhang





REISE
KNOW-HOW

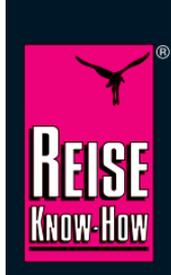




Fahrrad Weltführer

Thomas Schröder
Helmut Hermann





E-Mail-Adresse des Verlags:
verlag@rkh-reisefuehrer.de

www.reise-know-how.de

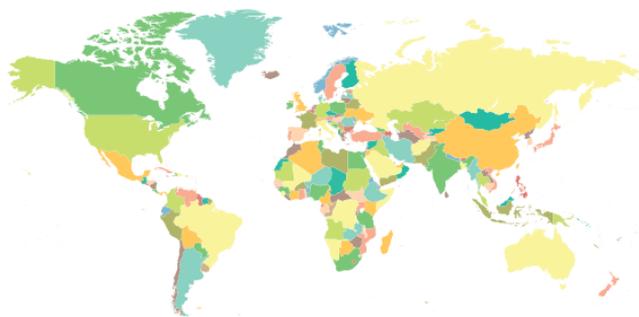
- 
- › Ergänzungen nach Redaktionsschluss
 - › kostenlose Zusatzinfos und Downloads
 - › das komplette Verlagsprogramm
 - › aktuelle Erscheinungstermine
 - › Newsletter abonnieren

Direkt einkaufen im Verlagsshop mit Sonderangeboten



Thomas Schröder
Helmut Hermann

Fahrrad Weltführer



Thomas Schröder
Helmut Hermann

Fahrrad Weltführer

erschienen im

REISE KNOW-HOW Verlag

© Helmut Hermann
Untere Mühle
D - 71706 Markgröningen

4. aktualisierte Auflage 2016

EPUB ISBN 978-3-89662-626-4

Mobi ISBN 978-3-89662-627-1

PDF ISBN 978-3-89662-630-1

Alle Rechte vorbehalten

Website des Verlags:

www.rkh-reisefuehrer.de

E-Mail-Adresse des Verlags:

verlag@rkh-reisefuehrer.de

Gestaltung und Herstellung

Umschlagkonzept: Carsten Blind

Inhalt: Carsten Blind

Lektorat: Helmut Hermann

Fotos und Karten: siehe Anhang

Dieses Buch ist außerdem als **Printausgabe (ISBN 978-3-89662-528-1)** in jeder Buchhandlung in Deutschland, Österreich, Schweiz, Niederlande und Belgien erhältlich.

Bitte informieren Sie Ihren Buchhändler über folgende Bezugsadressen:

D: - PROLIT GmbH, Postfach 9, 35461 Fernwald
www.prolit.de (sowie alle Barsortimente),

CH: AVA-buch 2000, Postfach 27, 8910 Affoltern, www.ava.ch

A: Mohr Morawa Buchvertrieb GmbH, Postfach 260, 1011 Wien

NL, B: Willems Adventure, www.willemsadventure.nl

Wer im Buchhandel trotzdem kein Glück hat, bekommt

unsere Bücher auch über unsere Büchershops im Internet, z.B. unter

www.reise-know-how.de

Wir freuen uns über Kritik, Kommentare und Verbesserungsvorschläge. Alle Informationen und Daten in diesem Buch sind mit größter Sorgfalt gesammelt und vom Lektorat des Verlags gewissenhaft bearbeitet und überprüft worden. Da inhaltliche und sachliche Fehler nicht ausgeschlossen werden können, erklärt der Verlag, dass alle Angaben im Sinne der Produkthaftung ohne Garantie erfolgen und dass Verlag wie Autor keinerlei Verantwortung und Haftung für inhaltliche und sachliche Fehler übernehmen. Die Nennung von Firmen und ihren Produkten und ihre Reihenfolge sind als Beispiel ohne Wertung gegenüber anderen anzusehen. Qualitätsangaben sind subjektive Einschätzungen der Autoren.

Editorial / Vorwort

Willkommen in der vierten Auflage des Fahrrad Weltführers – wir freuen uns sehr, nach fast zwei Jahren harter Arbeit und dem Sammeln unzähliger Updates und Informationen jetzt das Ergebnis dieses „Mammut-Projekts“ vorlegen zu können. Auch wenn das neue Buch auf den ersten Blick fast aussieht wie sein Vorgänger – das täuscht. Und wenn ich in der letzten Auflage schon sagen konnte „von allen Büchern, die ich bislang geschrieben oder bearbeitet habe, war dieses Projekt mit Abstand das zeitaufwendigste“, so gilt dies für das vorliegende Werk erst recht. Die Welt ist leider nicht einfacher geworden, im Gegenteil (Stichwort: „Arabischer Frühling“). Andererseits kann man sich aber heute Regionen per Rad erschließen, die vor wenigen Jahren noch absolut *off limits* waren – die Durchquerung von Myanmar *per pedales* beispielsweise haben Welt-Radler schon seit den Zeiten Heinz Helfgens herbeigesehnt, Bhutan oder auch Bangladesch waren für lange Zeit radfahrerisches Niemandsland, der Iran gilt mittlerweile als eines der bei Fernradlern beliebtesten Länder weltweit, und dass die Nordspitze Australiens (Cape York / Queensland) kein Terrain für Radfahrer sei kann man jetzt auch unter der Rubrik „Vergangenheit“ ablegen ...

Die Welt ist und bleibt spannend, und unter dem Strich ist das vorliegende Buch eine völlige Neukonstruktion. Es wurde wieder überhaupt nur möglich, weil mehr als 30 Rad-Toureros als Co-Autoren (s. die Autorenportraits ab Seite 764 und die jeweiligen Kürzel bei den Länderkapiteln) ihr Bestes gegeben und ihre Informationen und Reisesstories beigesteuert haben. Ihnen allen sei an dieser Stelle herzlich gedankt – dank ihnen gibt es kaum noch einen weißen Fleck auf der Radler-Weltkarte. Darüber hinaus haben wir jeden, aber auch jeden Link aus der Voraufgabe überprüft und durch eine Vielzahl neuer ergänzt.

Trotzdem, eine Anmerkung ist mir noch wichtig. Aus der Zeit, als ich Abteilungsleiter an einer recht großen Volkshochschule im Raum Stuttgart war, erinnere ich mich oft an den Satz (er stammt nicht von mir): „Goethe und Kant gehörten zu den

*Mit Rad und Fahrrad Weltführer:
Die ganze Welt liegt vor dir ...*



letzten Menschen auf dieser Welt, die über eine universelle Bildung verfügten“. Das war im ausgehenden 18. Jahrhundert und ist leider sowas von wahr – spätestens nach Humboldt gerieten selbst die herausragendsten Wissenschaftler und größten Denker zwangsweise zu Fachgelehrten, weil kein Mensch mehr in der Lage war, den explosionsartig größer werdenden Wissensstand der Welt komplett zu überblicken. Was das mit dem Fahrrad Weltführer zu tun hat? Eine ganze Menge – wir geraten immer mehr in den Informationsstrudel unserer komplexen und sich immer schneller drehenden Gesellschaft. Kein Lexikon, kein Wikipedia, auch nicht das beste Forum kann stets und bei jeder Frage mit der aktuellsten Info weiterhelfen – auch nicht dieses Buch. Doch es kann (und soll) in Zeiten umfassender Reizüberflutung eine Struktur bieten, eine Gebrauchsanweisung, neudeutsch ein *Manual*, wie man die Planung einer globalen Radtour angeht. So besehen ist der Fahrrad Weltführer mit seiner Kombination aus Basisinformationen, Fakten, Web-Links und den unterschiedlichsten Erlebnisberichten seit vielen Jahren ein Standardwerk, der erste große Schritt zur umfassenden Detailplanung.

Wie schon für die vorige Auflage gilt auch für diese: Der Fahrrad Weltführer, von Radlern für Radler geschrieben, soll sich stets selbst erneuern und immer auf dem aktuellsten Stand sein! Dazu **stellen wir laufend Änderungen und Updates ins Web** (unter Angabe der entsprechenden Buchseite) und bitten vor allem um eure Mithilfe. Mailt uns bitte alles, was sich geändert hat oder euren „Nachradlern“ eine Hilfe sein könnte – wir werden es gewissenhaft auf unserer Homepage allen zugänglich machen (und natürlich auch immer selbst das Ohr am Boden halten). Auch sinnvolle Ergänzungen und informative Web-Links sind stets willkommen.

Updates laufend auf

www.weltweitradeln.de

unter „FWF Update“

Bitte informiert uns über Veränderungen unter ts.schroeder@web.de

Genug der Vorrede. Pedalt euch also durch die Seiten, lasst euch inspirieren, beginnt zu planen und zu träumen ... Wie sprach doch einst schon Alexander von Humboldt: „Die gefährlichste Weltanschauung ist die Weltanschauung der Leute, die die Welt nie angeschaut haben.“ Das stimmt. Die Welt dort draußen ist meist viel besser als ihr Ruf, und unmittelbarer als mit dem Fahrrad kann man sie sich nicht anschauen, trotz vergossenem Schweiß, Schwielen am Hintern und verfluchten Reifenpannen ...

Herzlichst, euer

Thomas Schröder

Inhaltsverzeichnis

Teil 1 – Vor der Reise

A. Planung, Vorbereitung,

Voraussetzungen 14

- 1.Einstimmung 14
2. Mit oder ohne Partner 16
auf die Radtour? 16
3. Fern-Radtouren mit Kindern 17
4. Mit Sprachkenntnissen
ist alles leichter 22
5. Vermarktung einer Radreise 23

B. Reiseziele, Reisezeiten, Flüge

1. Wohin in die Welt? 29
2. Die besten Reisezeiten
in den Kontinenten 30
3. Zeitbedarf, Reisedauer 31
4. Fahrradmitnahme im Flugzeug 31
5. Das richtige Ticket 34
6. Radfahren weltweit
mit Radreise-Veranstaltern 36

C. Informationsbeschaffung,

Bücher, Internet 37

1. Wie an neueste Länder-Infos
gelangen? 37
2. Reise-Infos aus dem Internet 38
3. Reiseführer 40
4. Sonstige nützliche Bücher 41

D. Navigation, Landkarten, GPS 42

1. Vorab-Übersicht der Möglichkeiten 42
2. Landkarten 43
3. GPS-Einsatz auf Radreisen 46
4. Verschiedene Ansätze erfahrener
Reisradler 56

E. Bürokratie, Finanzen, Versicherungen

1. Abwesenheits-Organisation 58
2. Stempeln gehen –
Pass, Visa, Ausweise, Papiere 58
3. Alles übers Geld bei Rad-Fernreisen 62
4. Kommunikation unterwegs 67
5. Paketversand 68
6. Versicherungen 69

F. Medizin, Gesundheit, Ernährung 71

1. Medizinische Vorsorge, Impfungen 71
2. Gesundheitsrisiken in
verschiedenen Kontinenten 71
3. Tropenkrankheiten und andere
Krankheitsgefahren 72

4. Beschwerden beim Radeln
und ihre Abhilfe 76
5. Gesundheits-Vorsorge 77
6. Die richtige Ernährung 78

Teil 2 – Rad und Ausrüstung

A. Das Rad 82

1. Welches Rad? 82
2. Komponenten 83
3. Ein Plädoyer für das Liegerad 88

B. Radzubehör 89

1. Grundausrüstung 89
2. Sonstiges 90
3. Wartung, Reparatur, Ersatzteile 91

C. Sonstige Ausrüstung 93

1. Generelle Überlegungen 93
2. Campingausrüstung 94
3. Kleidung und Schuhe 97
4. Weitere nützliche Dinge 99
5. Akkus laden unterwegs 99
6. Fotoausrüstung 100

Teil 3 – Unterwegs

A. Schlafen, Essen, Weiterkommen 102

1. Hotels, Hostels, Gästehäuser 102
2. Private Quartiere 104
3. Einladungen zum Übernachten 104
4. Camping 105
5. Anlaufstellen, Treffpunkte 107
6. Rad-Transfer überland 107
7. Mit Schiffen weiter 108
8. Yacht-Trampen für Fernradler 108

B. Mit dem Rad durch Extrem-Regionen

1. Durch Wüsten 110
2. In Schnee und Eis, Kälte 112
3. High-Ways – Radfahren im
Hochgebirge, extreme Höhen 113
4. Wetter, Blitz und Winde 114

C. Radfahren in Drittwelt- und Entwicklungsländern 115

1. Einheimische, Fernradler
und Tourismus 115
2. Grenzen 116
3. Beamte, Polizei, Schmiergeld 117
4. Fragen und Auskunft, Orientierung .. 118

5. Tipps für Globo-Radlerinnen	119	2. An- und Einreise, Geld	183
6. Als Frau unterwegs in traditionell-islamischen Ländern	120	3. Klima und Reisezeiten	183
D. Gefahren	123	4. Bücher, Karten, Internet	183
1. Verkehrsgefahren in anderen Weltteilen	123	5. Übernachten, Verpflegung	184
2. Linksverkehr	125	6. Rad und Ausrüstung	186
3. Gefahr durch Hunde, Gefahr durch Schlangen	125	7. Straßen, Verkehr	187
4. Diebstahl- und Überfallgefahren	127	8. Zwischentransport.....	188
5. Notsituation – was tun?	129	B. Canada / Alaska – Reisetil	189

Teil 4 – Kontinente und Länder

1 NORDAMERIKA

Die USA

A. Vorbereitung und Wissenswertes	132
1. Die USA als Fahrradland	132
2. An- und Einreise	132
3. Beste Reisezeiten, Klimate	135
4. Geld – Cash or Credit Card?	136
5. Übernachten	137
6. Verpflegung	141
7. Rad und Ausrüstung	142
8. Bücher, Karten, Internet	144
9. Rad-Organisationen und weitere Radler-Informationenquellen	146
10. US-Reisepartner, Gruppenreisen ...	148

B. Radfahren in den USA	150
1. The American Way of Cycling	155
2. Das amerikanische Straßensystem ..	156
3. Verkehr	157
4. Zwischentransport	158
5. Mountainbiking in den USA	160

C. USA – Reisetil	161
Die USA für Tourenfahrer	161
1. Die Pazifikküste: Washington, Oregon, California	162
2. Der Südwesten: Utah, Arizona, Nevada	166
3. Die Rocky Mountains	169
4. Die Neuengland-Staaten	170
5. Der Osten und der Süden	172
6. Transamerica, „Coast-to-Coast“	177

Canada und Alaska

A. Vorbereitung und Wissenswertes	180
1. Überblick, Radregionen	180

B. Canada / Alaska – Reisetil	189
1. Radfahren in Canadas Westen	189
2. Der Alaska Highway	193
3. Alaska	196
4. Canadas Mitte und Osten	199
5. Maritimes	203

2 MITTELAMERIKA

Überblick, Gemeinsamkeiten	208
Mexiko	210
Guatemala	217
Cuba	220
Dominikanische Republik und Haiti ...	223
Kleine Antillen	224
Andere Länder Mittelamerikas	224

3 SÜDAMERIKA

A. Planung, Vorbereitung, Wissenswertes	230
1. Überblick, An- und Rückreise	230
2. Die Anden, Klimate Südamerikas ...	230
3. Einreisebestimmungen, Sprachen, Sicherheit	232
4. Unterkünfte, Verpflegung	233
5. Kultur, Lebensweise	235
6. Gesundheit	235
7. Rad und Ausrüstung	236
8. Geld, Post, Internetzugang	236
9. Straßen, Städte, Transport	237
10. Sonstige Tipps, Fotografieren	239
11. Rundreise-Vorschläge	239
12. Bücher, Karten, Internet-Infos	240

B. Länder-Infos, Reisetil	242
Argentinien	242
Chile	249
Bolivien	257
Peru	265
Ecuador	270
Kolumbien	275
Venezuela	279
Brasilien	282
Übrige südamerikanische Länder	288
Traumstraße Panamericana	291

4 AFRIKA

A. Planung, Vorbereitung,

Wissenswertes 302

1. Überblick 302
2. Ziele, Erlebnenswertes 303
3. Günstige Reise- und Radelzeiten
in Afrika 304
4. Krisenstaaten und Krisengebiete 304
5. Bücher, Karten, Internet 305

B. Touren-Tipps für Afrika 308

1. Fahrrad und Ausrüstung 308
2. Übernachten 309
3. Essen, Versorgung, Gesundheit 312
4. Währungen 313
5. Transport 314
6. Ethnien, Sprachen, Fotografieren 315
7. Die Tierwelt Afrikas 315

C. Routen und Radreisen durch Afrika .. 317

1. Anreise 317
2. Gesamt-Afrikadurchquerungen 318
3. Afrikas Straßen und Pisten 320
4. In Afrika mit dem Rad unterwegs 322

D. Nordafrika 325

- Überblick 325
- Radfahren in der Sahara
und Nordafrika 326
- Marokko 328
- Algerien 335
- Tunesien 336
- Libyen 339
- Ägypten 339
- Sudan 346

E. Westafrika und Sahel-Länder 352

- Überblick 352
- Mauretanien 354
- Senegal und Gambia 358
- Guinea 362
- Guinea-Bissau 366
- Sierra Leone 368
- Liberia 370
- Mali 371
- Niger 374
- Burkina Faso 376
- Côte d'Ivoire (Elfenbeinküste) 378
- Ghana 379
- Togo 381
- Benin 382
- Nigeria 383

F. Zentral und Ostafrika 389

- Überblick Zentralafrika 389
- Durch die Vierte Welt:
Zentralafrikanische Republik und
Demokratische Republik Kongo 389
- Kamerun 394
- Gabun 395
- Angola 396
- Republik Kongo 397
- Überblick Ostafrika 398
- Äthiopien 399
- Eritrea, Djibouti, Somalia 403
- Kenia 405
- Uganda 411
- Ruanda 414
- Burundi 417
- Tansania 418
- Madagaskar 423
- Insel-Ziele:
Mauritius, Rodrigues, Réunion 425

G. Südliches Afrika 427

- Überblick 427
- Radreisen im südlichen Afrika 427
- Sambia 431
- Malawi 433
- Moçambique 434
- Simbabwe 436
- Botswana 438
- Namibia 439
- Südafrika 444
- Lesotho 449
- Swaziland 451

5 ASIEN

A. Planung, Vorbereitung,

Wissenswertes 454

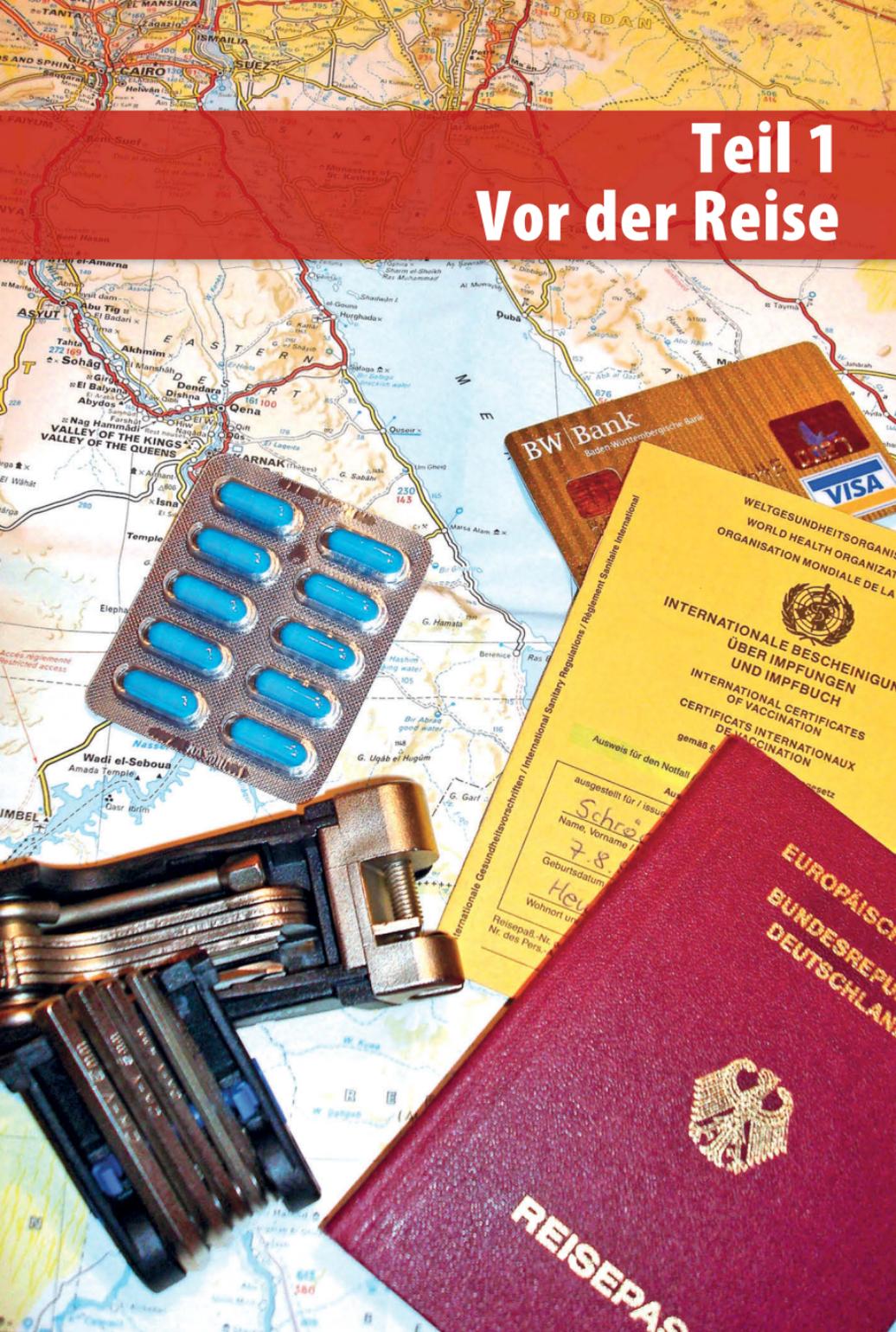
1. Überblick 454
2. Ziele und Routen 454
3. Reisen in Asien 457
4. Beste Reisezeiten in Asien 458
5. Übernachten, Verpflegung,
Weiterkommen 458
6. Gesundheit, Sprachen, Geld 458
7. Literatur, Karten, Internet 459

B. Naher Osten / Orient 462

- Türkei 462
- Syrien 468
- Libanon 469
- Israel 471
- Jordanien 476
- Saudi-Arabien 480

Jemen	482	10. Transport	694
Oman	484	11. Fahrrad für Australien-Touren	695
Vereinigte Arabische Emirate	488	12. Ausrüstung	696
Iran	489	13. Bücher, Karten, Internet	696
C. Russland / Kaukasus / Zentralasien ..	497	14. Australische Touring-Clubs und Rad-Organisationen	697
Russland (asiatischer Teil)	498	B. Radfahren in Australien	698
Die Kaukasus-Republiken:		1. Straßennetz, Verkehr	698
Georgien, Armenien, Aserbaidschan ..	510	2. Verkehrsregeln, Radfahren in Städten	699
Kasachstan	517	3. Radfahren im Outback	700
Turkmenistan	522	4. Schlangen, Spinnen und andere Tierchen	702
Usbekistan	525	C. Radziele in Australien	703
Kirgisistan	532	1. Western Australia	703
Tadschikistan	537	2. Northern Territory	704
Afghanistan	542	3. South Australia	706
D. Indischer Subkontinent	545	4. Victoria	707
Pakistan	545	5. Tasmanien	709
Indien	555	6. New South Wales	710
Nepal	570	7. Queensland	712
Bhutan	575	8. Rund um Australien	714
Bangladesh	578	7 NEUSEELAND UND OZEANIEN	
Sri Lanka	581	Neuseeland	716
E. Ostasien	589	Südsee-Inselstaaten	732
China	589	Western Samoa	735
Tibet	606	Tonga	736
Mongolei	611	Fiji	736
Südkorea	618	Tahiti	737
Japan	623	Hawaii	738
Taiwan	631	🌐 GLOBALE RADTOUREN	
F. Südostasien	635	Bücher von Weltumradlern	745
Indonesien	635	Homepages von Weltumradlern	747
Malaysia und Singapur	643	Weltumradlungs-Routen	747
Thailand	650	Interviews mit Welt-Radlern	749
Kambodscha	655	„Kings of the Roads“	759
Laos	660	Das Ende einer langen Reise – Heimkehr	760
Vietnam	665	📖 Anhang	
Myanmar (Burma)	673	Fahrradteile auf Englisch	762
Philippinen	680	Die Autoren und Co-Autoren	763
6 AUSTRALIEN		Fotonachweis	769
A. Planung, Vorbereitung,		Register A-Z	777
Wissenswertes	686		
1. Überblick, Landesnatur	686		
2. Ein-, An- und Rückreise	688		
3. Währung, Geld	689		
4. Klima, Reisezeiten	689		
5. Bevölkerung	690		
6. Lebenskosten, Einkaufen	690		
7. Essen und Trinken	691		
8. Übernachten	691		
9. Sicherheit, Gesundheit	693		

Teil 1 Vor der Reise



WELTGESUNDHEITSORGANISATION
WORLD HEALTH ORGANIZATION
ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTE

INTERNATIONALE BESCHEINIGUNG
ÜBER IMPFUNGEN
UND IMPFBUCH
INTERNATIONAL CERTIFICATE
OF VACCINATION
CERTIFICATS INTERNATIONAUX
DE VACCINATION

Ausweis für den Notfall
ausgestellt für / issued for
Name, Vorname / Name, First Name
7.8.
Geburtsdatum / Date of Birth
Heu
Wohnort und Wohnort / Address and Address
Reisepass-Nr. / Passport No.
Nr. des Pers. / No. of Person

EUROPÄISCHE
BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND

REISEPASS



Teil 1 – Vor der Reise

A. Planung, Vorbereitung, Voraussetzungen

1. Einstimmung

Heimweh und Bikeweh

Es gibt Fernweh, und es gibt Heimweh. Aber wirklich weh tut nur das Heimweh. Man kann es nur unterwegs erleben, weit genug von zuhause, wenn man die Schnauze voll hat vom Pedale Treten ...

Bikeweh ist wie Fernweh, nämlich schön. Man infiziert sich damit nur zuhause, beim Globus Drehen, über die Südamerika-Karte gebeugt, beim Lesen von Rad- und Abenteuerbüchern. Von Fern- und Bikeweh kann man nur unterwegs in der weiten Welt geheilt werden.

Jede Reise beginnt immer zuerst in Gedanken und Träumen. Man muss im Leben ausbrechen können und einmal nur das tun, was einem Spaß macht. Eine lange Reise mit dem Rad kann das eigene Leben, oft als klein und gewöhnlich empfunden, endgültig umkrepeln ...

Der Blick auf das Bankkonto stutzt dann meist allzuhoch fliegende Pläne auf Machbares zusammen. Geld und Zeit sind wichtig, doch noch mehr ist es der heiße Wunsch und der Wille, über eine Radferne Reise nicht nur zu träumen, sondern solche Gedanken auch in die Realität umzusetzen. Ist die Entscheidung dann einmal gefallen, fahr los.

Planen

Man kann noch soviel vorausplanen, Pech und Pannen werden unterwegs nicht zu vermeiden sein. Überplane deshalb deine Radreise nicht – wo bleibt sonst das Abenteuer, das Unvorhergesehene, die Überraschungen? Plane, recherchiere, organisiere – doch werde nicht zum Sklaven deiner eigenen Pläne. Wenn es unterwegs notwendig werden sollte, stelle die Route um, nimm andere Verkehrsmittel oder verkaufe notfalls auch das Fahrrad. Von Beginn an sollte man Improvisationen und Änderungen mit einkalkulieren.

Die Reisezeit bei langen Transkontinental-Touren am besten mit „open end“ planen, dann setzt man sich unterwegs nicht unter Terminstress. Reisezeit-Fixpunkte sind ungünstige oder schlechte Jahreszeiten. Bedenke, dass nicht nur das Vorankommen, sondern auch das Verweilen an Orten das Wesentliche einer Reise ausmachen kann.

Ausgebuffte Radvagabunden betreiben Anti-Planung – sie beschränken die Vorbereitungen auf das Allerwichtigste. Sie brauchen auch ein solches Buch nicht.

Keine Norm-Touristen

Ferntour-Radler sind keine Einheits-Touristen, sie lassen sich nicht normieren, jeder hat andere Vorlieben, Ansichten, Ansprüche, Ziele, Reisegewohnheiten. Die einen wollen mit einem möglichst leichten Rad ohne großes Gepäck auf guten Straßen durch ein „zivilisiertes“ Land fahren, andere zählen sich zu den Rad-Abenteurern, denen kein Berg zu hoch, keine Wüste zu groß und keine Strecke zu schwierig ist. Sie brauchen die Herausforderung, ihnen geht es vor allem um die Selbsterfahrung, das Ausloten der Leistungsgrenzen. Einige überlassen am liebsten die gesamte Reiselogistik einem Radreise-Veranstalter. Man sollte sich Gedanken machen, warum man mit dem Rad weit weg will: Um Abenteuer zu erleben, um Kulturen, Menschen und Länder zu sehen, um einmal eine Zeitlang „auszusteigen“ – oder will man etwa irgendwelchen Problemen davonfahren ...?

Verantwortungsbewusstes Reisen

In die Entwicklungsländer Afrikas, Asiens und Lateinamerikas zu reisen bedeutet – gerade bei einer Reise mit dem Rad –, nicht nur Freiheit und Abenteuer zu erleben, sondern auch fast ständig mit Drittwelt-, Ökologie- und/oder Tourismusproblemen

konfrontiert zu werden. Man sollte sich deshalb auch über die politischen, sozialen und geschichtlichen Hintergründe sowie über die aktuelle Situation seiner Reiseländer informieren. Beachte und respektiere unterwegs die Sitten, Bräuche und Religionen eurer Gastländer (s. auch „Reise-Sachbücher, Hintergrundliteratur“, S. 42 und „Einheimische, Fernradler und Tourismus“, S. 115).

Mentale Vorbereitung

Die gedankliche Vorbereitung ist für eine Radreise mindestens genauso wichtig, eher noch wichtiger als die Lösung technischer Probleme. Ohne Sprachkenntnisse nützt in einem fremden Land das schönste Bike nichts, ohne kulturelle, soziale und geografische Kenntnisse wird man unterwegs nur wenig verstehen, begreifen oder erkennen. Die „Software“ ist so wichtig wie die „Hardware“.

Es ist auch eine alte Weisheit, dass der Kopf mitkurbelt, die Psyche sollte genauso fest im Sattel sitzen wie du selbst. Deshalb trainieren manche vor der großen Tour nicht nur ihren Körper, sondern auch den Geist – Stichwort „Mentales Training“. Zwei Literaturtipps dazu: „Die neue mentale Stärke: Sportliche Bestleistung durch mentale, emotionale und physische Konditionierung“ von James E. Loehr, BLV-Verlag, und „Gut sein, wenn's drauf ankommt: Von Top-Leistern lernen“ von Hans Eberspächer (Hanser Fachbuchverlag). Solche Bücher sind nebenbei auch eine gute Grundlage, falls man nach Asien fahren und sich mit den dortigen Religionen (Buddhismus, Hinduismus), mit Yoga, Meditation und autogenem Training befassen will.

Tiefpunkte

Unterwegs ist man mit zwei Extremen beschäftigt (sofern man alleine fährt): Mit dem Alleinsein und dem Nie-Allein-Sein-Können. Soloradler haben viel Zeit, über sich selbst und diejenigen Dinge des Lebens nachzudenken, über die man sich im Alltag wenig Gedanken macht.

Der Mensch braucht den Menschen, doch er braucht auch Rückzugsmöglichkeiten. In dichtbesiedelten Ländern wie z.B. Indien gibt es diese kaum. Du wirst begafft wie eine bunte Kuh, musst dauernd die gleichen Fragen beantworten, hast kaum eine Chance, unbeobachtet zu sein, und das zerrt mit der Zeit ganz schön an den Nerven.

Von der Sonne verbrannt, von den Mücken zerstoßen, gerädert von endlosen Staub- und Naturpisten, genervt vom Reisepartner, frustriert vom Kulturschock in Drittwelt-Ländern – es kommen Tage, an denen man seinen Entschluss, mit einem Fahrrad durch die Welt zu pedalen, verfluchen wird. An solchen Tagen ist es gut, sich zu erinnern, mit welchen Erwartungen und Vorstellungen man auf Tour gegangen ist. Jetzt erlebst du die Realität.

Sind die ersten Wochen überstanden und ist der innere Anpassungsprozess einmal vollzogen, wird man sich, die Welt und seine Reise aus einer neuen Perspektive sehen. Man darf nur nicht das Ziel aus den Augen verlieren, muss sich immer wieder auffaffen. Es erscheint uns sehr wichtig, mit dem Rad auch wirklich ein Ziel erreichen zu wollen, an das man sich halten kann, bei dem man noch die Kilometer, die Wochen (oder Monate) zählen kann. Einfach so draufzufahren und dann sehen, wie weit man kommt, kann bei ersten Problemen leicht zum Aufgeben verleiten – man hat ja kein Ziel.

Körperliche Vorbereitung

Paradox: Wer im Urlaub eine vierwöchige Radreise mit entsprechenden Kilometerleistungen machen will, braucht mehr körperliche Kondition als ein Weltradler. Die stellt sich nämlich bei langen Touren und bei der viel längeren Zeit ganz von alleine ein. Natürlich muss man gesund und belastbar sein, doch ein spezielles Training brauchen Longtime-Pedaleure nicht. Wer die üblichen Ausdauer-Sportarten (Joggen, Schwimmen) betreibt, regelmäßig auf sein Rad steigt, kann getrost sogar auf eine globale Strampeltour gehen. Einige längerwöchige Touren sehen als Vorbereitung absolvieren, wer noch unentschlossen ist und seine Belastbarkeit noch nicht kennengelernt hat. Ärzte raten, das Training auf Ausdauer, nicht auf

Krafttraining anzulegen. Das gilt übrigens auch für diejenigen, die z.B. „nur“ eine vierwöchige Südafrika- oder USA-Radtour planen. Wer sich intensiver mit Ausdauertraining befassen will, sollte entsprechende Fachliteratur lesen und einen Trainingsplan aufstellen.

2. Mit oder ohne Partner auf die Radtour?

Vor- und Nachteile

Wer schon alleine, zu zweit oder mit mehreren Radtouren gemacht hat, wird die Vor- und Nachteile des Allein- oder Gemeinsam-Reisens kennen: Alleine brauchst du keine Rücksicht auf andere zu nehmen, es gibt keine langwierigen Entscheidungsdiskussionen, du selbst bestimmst Tempo, Tag und Richtung. Fernab der Heimat findest du viel eher Kontakt zu Einheimischen, wirst öfter angesprochen und eingeladen. Dafür ist man aber auch in weniger schönen Situationen allein und immer auf sich selbst angewiesen, kann keine Freude und kein Leid teilen oder in Notfällen auf die Hilfe des Radelpartners zählen (die Einsamkeit kommt meist dann, wenn es dunkel wird ...).

Radelt man zu zweit, fährt nicht nur immer ein Stück Heimat mit – vieles ist auch leichter, nicht nur die geteilte Ausrüstung, auch das Alltagsmanagement. Während der eine z.B. bei den Rädern bleibt, kann der andere sich um Einkäufe, um ein Hotelzimmer kümmern oder Auskünfte einholen. Allein bist du immer in Sorge um Rad und Ausrüstung, musst deine Probleme selbst lösen.

Ist die Entscheidung, ob „solo“ oder zu zweit bzw. zu mehreren zu fahren gefallen, heißt das jedoch nicht, dass damit unterwegs auch alle Probleme gelöst sind! Persönliche Konflikte – egal ob allein oder zu zweit fahrend – werden nicht ausbleiben, denn du stehst vor faszinierenden, aber auch niederschmetternden Erlebnissen und Eindrücken. Dein bisher festgefühtes Bild von dir oder von deinem Partner, selbst im bisher optimalen Fall einer Beziehung, wird sich verändern, weil auf einer Strapazentour die gewohnten Ansichten und Wertmaßstäbe zerbrechen oder sich zumindest relativieren. Wenn nicht schon unterwegs, dann spätestens bei der Rückkehr – so berichten fast alle Weltradler.

Zu zweit

Ob solo oder zu zweit ist natürlich für all diejenigen kein Thema mehr, die von vornherein schon gemeinsam Radtouren gefahren sind, die als alte Radelkumpels oder als Paar auf eine Long-Distance-Tour gehen wollen. Mit gelegentlichen Konflikten und Spannungen wird man leben, sie aushalten müssen, so wie auch im richtigen Leben, in Freund- und Partnerschaften. Doch unter vorher nie erlebten Schwierigkeiten und Stresssituationen gibt es viele wichtige Dinge (Tagespensum, Route, Ruhetage etc.), über die Meinungsverschiedenheiten entstehen können oder über die man gar in ernsthaften Streit geraten kann. Das sollte man wissen – und sich darauf einstellen.

Um Spannungen möglichst klein zu halten, sollten absehbare Konfliktfelder entschärft werden, z.B. sollten beide in der Rad-Technik, beim Kochen etc. fit sein – wenn immer nur eine Person die „Platten“ repariert, kann schon mal Frust entstehen. Unterschiede in der Leistungsfähigkeit können unterwegs gleichfalls belastend werden – während der eine noch 20 km weiter radeln könnte, ist der andere schon fix und fertig und quält sich nur noch weiter, um damit „Gemeinsamkeit“ zu demonstrieren. Unterschiedliche Leistungsgrenzen müssen akzeptiert und durch Kooperation ausgeglichen werden. Tröstlich für „Schwächere“: Letztendlich sind es unterwegs weniger Konditionsprobleme, sondern meist Probleme mentaler, psychischer Natur, die zu Differenzen führen, z.B. vorher nicht genügend diskutierte Reisevorstellungen und Reiseerwartungen.

Alleinfahrer

Gerade Welt-Tourer sind meist eingefleischte (und oft auch eigensinnige) Individualisten, Typen, denen die Unabhängigkeit und die Selbstbestimmung über alles geht.

Es sind Zweirad-Abenteurer, die jede schwierige Situation meistern und die sich durchzusetzen wissen. Unsicherheiten und Ängste lassen sie erst gar nicht an sich heran. Die meisten sind schon alleine gestartet, doch es gibt auch nicht wenige, die sich unterwegs von ihrem Reisepartner oder ihrer Anfangs-Gruppe getrennt haben.

Wer auf eine lange Solo-Tour angehen will, sollte sich ehrlich prüfen: Kann ich gut Sprachen, kann ich totale Einsamkeit aushalten, bin ich zäh und willensstark genug, meine Tour von Anfang bis zum Ende durchzuziehen? Andererseits kann man sich erst durch eine Soloreise letztendlich auch „selbsterfahren“ – bei vielen ein wichtiger Motivationsaspekt.

Zu diesem Thema eine sehr gute Buchempfehlung: „Jupiters Fahrt – Mit dem Motorrad um die Welt“. Zwar ein Motorradbuch und auch schon etwas älter, doch der Autor Ted Simon beschreibt äußerst intensiv und spannend, was man nicht nur auf der Straße, sondern auch mit sich selbst auf einer Weltreise alles erleben kann.

Allein fahren zu gefährlich?

Bei der Überlegung, ob man zu zweit oder alleine losfahren soll, spielt für viele auch der Sicherheitsaspekt eine Rolle. Zu zweit auf eine Globo-Tour zu gehen mag auf den ersten Blick „sicherer“ erscheinen, doch wir würden uns von diesem Gedanken nicht allzu sehr vereinnahmen lassen. Wer oder was soll dann „sicherer“ sein, was wird dann nicht passieren? Auch zu zweit kannst du genauso krank werden oder einen Unfall erleiden. Sicherheit durch einen anderen schließt nämlich auch Verantwortung für den anderen mit ein! Wenn ein Partner krank wird, muss der andere gleichfalls pausieren; bei einem Unglück muss auch der nicht Betroffene meist gleichfalls die Heimreise antreten.

Resümee

Man sieht: Die richtige Antwort auf „Allein oder zu zweit“-fahren gibt es nicht. Ob einsam oder zweisam – die Reise kann so oder so für den oder die Beteiligten glücklich oder unglücklich verlaufen.

Bist du unschlüssig, ob alleine oder zu zweit, oder findet sich kein passender Reisepartner, würden wir raten: Fahr alleine los! Alles andere ergibt sich unterwegs. Du bist ganz bestimmt nicht der einzige, der mit seinem Drahtesel irgendwo auf dem Globus unterwegs ist, und irgendwann treffen sich World-Biker immer, das scheint vorausbestimmt. Radler-Freundschaften von unterwegs halten oft über Monate und über viele Länder zusammen (manchmal sogar für ein ganzes Leben), und wenn nicht, dann trennt man sich wieder in aller Freundschaft. Und bleibt trotzdem oft noch jahrelang in Kontakt ...

3. Fern-Radtouren mit Kindern

von Amiram Roth-Deblon und Ragna Schmidt-Haupt (AR)

Geht das überhaupt?

Nachwuchs ist da – war's das jetzt vorläufig mit Radreisen? Kann man den Kindern eine Radreise zumuten? Und kriegt man das überhaupt auf die Reihe? Solche Fragen wird sich so manche junge Familie schon gestellt haben.

Eins vorweg: Radbegeisterte Eltern müssen weder auf interessante Reiseerlebnisse noch auf sportliche Herausforderungen verzichten. Für die Kids sind Radtouren spannende Abenteuer, es gibt jede Menge zu lernen und zu entdecken, seien es Erfahrungen mit der Natur oder mit anderen Sprachen und Kulturen. Und der Nachwuchs vereinfacht zudem in vielen Ländern der ganzen Radel-Familie den Zugang zur lokalen Bevölkerung. Japaner etwa, die sich Nicht-Japanern gegenüber sonst eher introvertiert zeigen, blühen regelrecht auf und reagieren auf Kinder mit Begeisterung und freundlichem Lächeln.

Kinder öffnen Tür und Tor. Sprachbarrieren scheint es für sie nicht zu geben – das fängt schon beim Nachplappern auf dem Spielplatz an. Und in Situationen, in denen man als Tourenradler auf fremde Hilfe angewiesen ist, findet eine Familie besonders leicht hilfreiche und unterstützende Menschen.

Japan:
Spannend
auch für
Kinder



Erlebnisse und Erfahrungen

Auf unserer Japan-Tour 2012 radelten wir mit unserer 2-jährigen Tochter Amaya im Chariot (www.thule.com/de-de/de/thule-chariot) durch die frühlingshafte Insel Kyushu. Wir landeten in Fukuoka, mit Rädern und Anhänger im Gepäck. Mit zwei Taxen (wegen der umfangreichen Ausrüstung) ging es zum vorgebuchten Hostel (wichtig, besonders während Feiertagen!), unserem ersten traditionell japanischen „Ryokan“ mit Tatami-Matten, Futon-Matrasen, Bonsai-Steingarten und hauseigenem heiß-kaltem Gemeinschaftsbad. Dort starteten wir unsere Tour – durchschnittlich 50 km am Tag je nach Terrain, mit zwei bis drei Pausen, gut 500 km in zwei Wochen.

Wir bemühten uns, vorwiegend in den friedlichen Morgenstunden zu radeln und während unsere Tochter ihren Mittagsschlaf machte. Dabei ließen wir auch die landschaftlich sehr reizvollen Berge und Vulkane Japans nicht aus; der Körper gewöhnt sich doch erstaunlich gut an das Extra-Gewicht. Natürlich haben wir die Streckenwahl optimiert und auch die Gewichtsverteilung – wer den Anhänger und das Kind hatte bekam entsprechend weniger vom restlichen Gepäck.

Die japanischen Burgen mit ihrer Samurai- und Ninja-Folklore waren für Amaya natürlich besonders spannend. Sehr schön sind in Japan auch die vielen öffentlichen heißen Quellen (Onsen). Und Japan ist viel mehr Fahrradland als man das im Westen denkt. Eigene Fahrradwege oder breite Bürgersteige, auf denen Radler fahren dürfen, sind häufig anzutreffen, genauso wie radelnde Mütter mit einem oder zwei Kindern vorne und hinten auf Kindersitzen. Durch die dichte Besiedelung des Landes gibt es auch regelmäßig Convenience Stores (Seven-Eleven, Family Mart) mit warmem und kaltem Essen. Schwere Vorräte und extra Wasser hatten wir nie dabei.

Dass eine solche Radtour für alle Beteiligten eine runde Sache wird setzt aber **ein paar Vorüberlegungen** voraus, sei es in der Planung des Reiseziels, bei einer kindgerechten Etappenplanung, bei der Gesundheitsvorsorge oder schon bei der Logistik und der Wahl geeigneter Transportmittel. Hier also ein paar Gedanken, Erfahrungen und Planungstipps.

Kindgerechte Etappenplanung

Kinder interessieren sich natürlich eher wenig für kulturelle Highlights, die man als Erwachsener ansteuern würde. Der Touren-Rhythmus sollte so geplant werden, dass genug Zeit zum Spielen, Toben und Entdecken bleibt. Vor allem bei längeren Touren ist auch der Kontakt zu anderen Kindern wichtig. Also kürzere Etappen planen, mehr Pausen machen, Spielplätze mit einplanen oder Orte zum Entdecken, etwa wo es Tiere gibt oder ein kleines Abenteuer. Burgen (s. oben) oder auch Inka-

Ruinen können hier dazugehören, in gut entwickelten Ländern gibt es viele Museen, die erstklassig gemacht sind und Kinder pädagogisch sehr gut einbeziehen (in den USA etwa, das gilt dort auch für Zoos). Ein Vergnügungspark ist für Kids aber immer interessanter als eine Gemäldegalerie. Und warum nicht auch öfter mal einen Tag am Strand verbringen?

Außerdem: Speziell bei kleinen Kindern sind Schlafphasen die idealen Fahrzeiten. Deutlich mehr Flexibilität in der Planung hilft ungemein, und weniger ambitionierte Etappenziele stellen sich ganz von alleine ein. Auch, weil die Eltern sportlich sicher mehr gefordert werden, denn die Extra-Kilos der Kinder und des Gepäcks lassen sich kaum woanders einsparen.

Geeignete Reiseziele

Je jünger die Kinder sind, desto umsichtiger sollte man in Sachen Gesundheit, Klima und Sicherheit bei der Ziel-Auswahl sein. Extremklimata wie etwa Wüsten oder polnahe Gebiete mit ewigem Schnee und Eis wird man in den ersten fünf Lebensjahren sicher gerne meiden. Auch tropische Schwüle oder Dauerregen sind außerordentlich herausfordernd. Das kann man teilweise durch eine gute Planung der Reisezeit umgehen. Mit kleinen Kindern fährt man nicht unbedingt während der Regenzeit durch Patagonien, da doch lieber im Frühsommer durch Japan oder im Herbst nach Südspanien.

Eine wichtige Rolle bei der Planung spielt auch die aktuelle Sicherheitslage. Mit Kindern wird man wohl stärker noch als sonst Länder und Regionen vermeiden, in denen bürgerkriegsähnliche Zustände herrschen oder die eine höhere Kriminalitäts- oder Entführungsrate aufweisen. Dazu gehören gerade weite Teile des Nahen Ostens, Nord- und Westafrikas, die Städte Südafrikas (Raubüberfall-Gefahr), aber auch einige Regionen in Mittel und Südamerika. Vor der Entscheidung, wo es denn jetzt hingehen soll, ist vor allem mit kleinen Kindern ein Blick auf Seiten mit Sicherheitshinweisen (z.B. www.auswaertiges-amt.de) besonders wichtig.

Generell könnte man sagen, dass etwa die OECD-Länder (www.oecd.org) hinsichtlich Sicherheit, Gesundheit und Infrastruktur gute Ziele für Radreisen mit kleinen Kindern sind. Da wären (neben den europäischen Ländern) Japan, Mittelchile, Neuseeland oder auch die Küstenregionen Australiens zu nennen. Auch außerhalb der OECD gibt es natürlich jede Menge weitere tolle Destinationen – in Amerika etwa Costa Rica, Panama oder Argentinien, in Asien wäre Taiwan ein Gemeintipp, Kirgisistan im Sommer oder die von der Luftverschmutzung noch wenig betroffenen Bergregionen Chinas wie etwa Yunnan.

Auch im tropischen Südostasien gibt es landschaftlich sehr ansprechende Strecken, etwa in Singapur, Malaysia, Thailand oder Laos. Dort muss man aber wegen der schwülen Hitze eher in den frühen Morgen- oder in den Abendstunden radeln; wichtig sind hier gute Mittagsplätze zum Herunterkühlen, zum Ausruhen und zum Spielen. Sehr schön ist es in äquatornahen Regionen meist oberhalb von 1000 Höhenmetern, gerade auch landschaftlich. Und in solchen exotischen Ländern sind natürlich der Entdeckerlust und den Ideen kaum Grenzen gesetzt.

Gesundheit und Ernährung

Gebiete mit hoher Malaria-gefahr (vor allem im subsaharischen Afrika) oder Epidemie-Gebiete (Ebola, Vogelgrippe) sollte man mit Kindern besser gar nicht oder nur mit sehr genauer Planung und für kürzere Dauer bereisen. Das höchste Malaria-Risiko besteht in der Regenzeit – Vorsorge und Schutz ist für Kinder besonders wichtig (s.S. 72). Nicht jede Prophylaxe ist für Kinder anzuraten (mehr unter <http://tropeninstitut.de/malaria/kinder-malaria.php>), schon gar nicht über längere Zeit.

Etliche Länder (vorwiegend in den Tropen) haben auch ein hohes Risiko für Durchfallerkrankungen, meist wegen schlechter Wasserqualität oder Hygiene, so etwa Indien. In solche Länder fährt man besser erst mit älteren Kindern hin, und selbst dann gelten in besonderem Maß die weiter unten (auf Seite 77) beschriebenen Grundsätze. Sollte es trotz aller Vorsicht doch einmal zum Durchfall kommen, steht der Ausgleich des Flüssigkeits- und Salzverlusts im Vordergrund. Überhaupt

ist regelmäßiges und ausreichendes Trinken für Kinder *noch* wichtiger als für Erwachsene!

Wichtig ist auch eine ausgewogene Ernährung, denn Kinder sind in der Wachstumsphase. Da ist für Eltern etwas Planung und Kreativität gefragt, vor allem in Ländern mit eher kargem und wenig vitaminhaltigem Nahrungsangebot. Dazu gehören etwa die sehr karnivore Mongolei und die meisten Länder Zentralasiens, aber auch viele afrikanische und ein paar südamerikanische Länder. Babybrei und Haferflocken gibt es jedoch in fast allen Ländern meist auch in ländlichen Gebieten zu kaufen. Je nach Strecke genug Vorrat mitnehmen!

Wichtig ist noch ein guter Sonnen- und Regenschutz sowie eine umfangreiche Auslands-Krankenversicherung für die gesamte Familie.

Übernachtungs- plätze, Infrastruktur, Transport

Etappen werden auch bestimmt von Übernachtungsmöglichkeiten und, nicht zu vergessen, von den Verkehrswegen und den Transportmöglichkeiten dazwischen. Kinder sind eigentlich immer begeistert vom Zelten; das sind oft ihre am längsten anhaltenden Erinnerungen. Falls möglich und hinreichend sicher ist es also keine schlechte Idee, möglichst viele Campingaufenthalte einzuplanen. Übrigens: Eine eigene Stirnlampe ist schon für die Jüngsten das Größte!

Eine interessante und für Kinder spannende, dabei wohl die günstigste Übernachtungsvariante überhaupt ist Warmshowers (www.warmshowers.org). Doch auch Hostels und Guesthouses sind in fast allen Ländern auf Kinder eingestellt. Manchmal gibt es sogar Babybetten, praktisch immer auch Mehrbettzimmer, oder es kann eine extra Matratze hineingelegt werden. Kinder bis drei Jahre müssen in aller Regel nicht extra zahlen, manchmal sind auch noch ältere Kinder frei.

Wo man übernachtet und welche Route man letztendlich wählt, das wird auch von den Straßenverhältnissen abhängen. Gibt es verkehrsarme Nebenstrecken oder gar Radwege? Hauptstraßen mit starkem Verkehr sind mit Kindern, egal ob im Anhänger oder auf dem Kindersitz, noch unangenehmer als schon ohne. Ganz wichtig sind dann ein Wimpel und gut sichtbare Farben.

Sind einzelne Etappen der geplanten Reise vom Verkehr her zu stressig, baut man sicher gerne einen Zwischentransport ein. Dabei sind Fahrten mit der Bahn oder (falls möglich) mit dem Schiff für Kinder am angenehmsten, denn da können sie herumlaufen und einiges entdecken. Bustransport mit den Fahrrädern im Gepäck ist vor allem in den besser entwickelten Ländern schwierig, erst recht wenn man mit einem Tandem oder Anhänger reist. Da ist es oft einfacher, einen Privattransport per Pickup-Truck zu organisieren.

Auch Inlandsflüge können vereinzelt in Frage kommen. Wenn man den Fahrradanhänger als Buggy aufgibt wird er umsonst mitgenommen. Das gilt auch für die Anreise mit dem Flieger, wenn es zu einem entfernten Reiseziel gehen soll.

Familien mit viel Zeit werden vielleicht auch an eine Anreise auf dem Seeweg denken. Dabei beachten: Frachtschiffe nehmen Kinder in aller Regel erst ab drei Jahren mit.

Fahrrad und Ausrüstung

Heutzutage gibt es tolle Ausrüstungsmöglichkeiten für Familientouren: Einzelne Fahrräder oder Tandem, Kinderanhänger, Trailerbikes, erstklassige Kindersitze ... Hier und auch bei der Wahl des zusätzlichen Gepäcks für Camping, Kleidung, Erste Hilfe usw. spielt das Gewicht eine gewisse Rolle, aber auch der Spaßfaktor für die Kinder.

Kinderanhänger gibt es eine Menge, die Wahl fällt schwer. Webseiten wie <http://kinderfahradanhaengertest.de> sind eine gute Entscheidungshilfe. Ein paar zusätzliche Bemerkungen: Chariot etwa bietet schon für die Neugeborenen eine Baby-Hängmatte, in denen die Kleinen sicher und bequem von Anfang an mitreisen können. Je nach Charakter des Kinds stellt sich ein ähnlicher Effekt wie beim Autofahren ein und das gemütliche Schaukeln lässt das Baby sanft schlummern. Sobald das Kind sitzen kann, ist eine Kopfstütze angebracht, die ihm Halt gibt, sonst knickt der Kopf beim Schlafen weg. Ist das Kind groß genug, kann die Stütze ent-

fernt werden, denn ohne sie gibt es mehr Bewegungsfreiheit. Ein Vorteil des Anhängers ist, dass die Kinder vor Wind, Sonne, Regen und auch vor zu viel Aufmerksamkeit geschützt sind – so haben sie ein kleines eigenes Zuhause und eine Rückzugsmöglichkeit. Es lohnt sich, den zusätzlichen Regenschutz mitzunehmen, und bei Kälte muss man natürlich besonders darauf achten, dass das Kind warm genug eingepackt ist, etwa in einem Allwettersack (ähnlich einem Schlafsack).

Bei kleinen Kindern geht natürlich auch ein **Kindersitz**. Auch da hilft das Web bei der Wahl, s. etwa unter www.testberichte.de (Sport und Gesundheit / Fahrräder und Zubehör). Kindersitze können hinten oder vorne am Rad angebracht werden; sicherer ist die Variante hinten. Gute Lösungen gibt es etwa von Thule, weil unter den Sitz noch (Hinterrad-)Packtaschen passen.

Größere Kinder dürfen und wollen auch schon mitreiten, z.B. auf einem **Tandem**. Sehr schön ist hier die Variante des Hase Pino (www.hasebikes.com), für das es ein spezielles Kinder-Tretlager gibt. Das Kind sitzt dabei ähnlich wie auf einem Liegerad vor dem Fahrer; das geht ab etwa vier Jahren bzw. 1 m Körpergröße. Eine andere Möglichkeit sind **Trailerbikes** zum Anhängen (s. etwa unter www.adfc.de / Verkehr und Recht / Familie und Kind). Ab fünf Jahren sollte man auf jeden Fall dem Kind das Gefühl geben, dass es auch ein wichtiger Teil des Teams ist und mit seiner Muskelkraft dazu beiträgt, wenn etwa ein kräftiger Anstieg zu meistern ist. Und wenn die Kinder alt und stark genug sind, gehört natürlich ein schönes **eigenes Fahrrad** mit leichtem Gepäck dazu. Kinder sind meistens sehr stolz wenn sie sagen können, sie haben ihr eigenes Gepäck transportiert.

Last, but not least: Neben einem leichten, der Familiengröße angepassten **Zelt** (mit geräumiger Apsis, in der man auch mal spielen kann, etwa wenn es regnet) muss man auch ein paar leichte, vielseitige **Spielsachen** einpacken – und **Lernmaterial!** Besonders attraktiv sind Hörspiele, etwa bei langen Strecken oder an Regentagen. Für Kinder ab sechs Jahren gehört dann das Thema „Roadschooling“ zum Programm. Hier gibt es jede Menge tolle Tipps und Ideen, etwa von Nancy Sathre-Vogel auf ihrer Website www.familyonbikes.org, oder auch unter <http://familiesontheroad.com/roadschooling.html>.

Weitere Inspiration

Nancy Sathre-Vogel und ihre Familie berichten unter <http://familyonbikes.org/blog/journal/journal-entries> sehr nett und spannend über ihre mehrjährige Panamericana-Tour. Die Kinder waren im Alter zwischen der fünften und siebten Klasse. Auf dieser Seite findet man auch viele Tipps zum Fernradeln mit Kindern allgemein (unter „About“).

Mittlerweile zu viert: Tayanika, Ragna, Amaya und Amiram (v.l.n.r.) auf Tour in Taiwan



Für Hartgesottene: Veronique Geoffrey ist mit ihrem 5-jährigen Sohn die Carreterra Austral in Chile gefahren, auf einem Hase Pino (<http://tandemlatina.blogspot.be>, auf Französisch). Später ging es mit dem dann 8-jährigen auf dem Tandem 1200 km in 30 Tagen durch den Pamir (www.unmondedaventures.fr, Suchfunktion: Pamir). Und www.ylia.ch ist die Homepage von Céline und Xavier Pasche, einem Schweizer Paar, das 2010 zu einer Welt-Radtour gestartet und mittlerweile zu dritt unterwegs ist.

Zu guter Letzt: In Deutschland und Europa sind Familien-Radreisen natürlich schon deutlich mehr verbreitet als auf der weiten Welt – einfach mal googeln, schon findet man jede Menge kinderfreundliche Radreise-Vorschläge. Hier lohnt etwa ein Blick ins Wiki des bekannten Rad-Forums: http://radreise-wiki.de/Reiseziele_mit_Kindern. So könnte man mit einer „näheren“ Radreise beginnen, bevor man sich mit den Kids in die weitere Ferne wagt ...

4. Mit Sprachkenntnissen ist alles leichter

Radfahrer sind wesentlich mehr als Rucksack-Traveler auf Sprachkenntnisse angewiesen, denn unterwegs müssen laufend Auskünfte über die Straßen, Orte, Übernachtungsmöglichkeiten etc. eingeholt werden, ständig wird man angesprochen, wird man Dinge gefragt, soll man erzählen. Ganz ohne Sprachkenntnisse gerät man in die Isolierung – nicht zu unterschätzen ist die psychische Belastung, wenn man wie ein Taubstummer ganze Länder mit dem Fahrrad durchqueren will. Natürlich kommt man auch mit Gesten und der Zeichensprache durch, doch das ist meist nur am Anfang einer Reise lustig.

Wenn man mit den Menschen eines Landes kommunizieren kann, entstehen unterwegs kaum Probleme, man ist auch als Tourist akzeptierter und willkommener. Und erst mit (Teil-)Kenntnissen einer Landes- oder Umgangssprache kann man auch ganz unübliche Routen mit dem Fahrrad planen.

Reisesprachen

Hauptweltsprache beim Reisen ist **Englisch**, das man in ganz Asien, dem Vorderen Orient, in Australien, Neuseeland und Ozeanien (außer französische Inseln), in Nordamerika, in Ost- und Südafrika sowie in einigen westafrikanischen Staaten braucht. **Französisch** ist unabdingbar für nord-, west- und zentralafrikanische Staaten. **Spanisch** braucht man für ganz Lateinamerika mit Ausnahme von Brasilien, dort spricht man **Portugiesisch**. Wer durch arabische Länder fährt, sollte vorher ein wenig **Arabisch** lernen, auch bei Reisen ins große China muss man sich sprachlich vorbereiten, zumindest einen guten Sprachführer im Gepäck haben. In allen Ländern der ehemaligen Sowjetunion wird **Russisch** verstanden.

Zusätzlich schwierig wird es in jenen Ländern, die keine lateinische Schriftzeichen verwenden (ehem. Sowjetunion, arabische Länder, Japan, China, Thailand etc.), denn dort lassen sich nicht nur die Straßenschilder nicht mehr lesen, sondern es funktioniert auch die normale Sprach-/Schrift-Kommunikation nicht mehr bzw. nur noch eingeschränkt.

Sprachen lernen

Investiert also noch vor der Abreise in einen guten Sprachkurs und kauft einen entsprechenden Sprachführer. Eine bekannte Sprachführer-Reihe sind die kleinen **Kauderwelsch-Sprechführer** von Reise Know-How, da gibt es selbst Bände für die exotischsten Sprachen wie etwa Laotisch oder Quechua. Grüße, Redewendungen und Zahlen lassen sich auch in schwierigen Sprachen schnell erlernen. Hier einige **Tipps** zum Erlernen einer Sprache oder wie unterwegs Kommunikation Spaß macht:

- wichtigste und gängige Redewendungen aufschreiben und auswendig lernen; unterwegs ein kleines Vokabelheft anlegen,
- keine Angst vor der Grammatik, besser „drauflos“ sprechen als es gar nicht versuchen,
- Pausen, Zwangsaufenthalte und einsame Strecken zum Sprache Lernen nützen,

- auch zu zweit versuchen, sich nicht in Deutsch, sondern in einer Fremdsprache zu unterhalten,
- gut und in lustiger Weise lässt sich eine Landessprache mit Kindern lernen, die eine helle Freude haben können, dem komischen Radler während einer Rast Sprachunterricht zu erteilen. Dazu braucht nur auf Dinge gedeutet zu werden, mit den Fingern werden die Zahlen gezeigt etc. Mit Bleistift und Papier lässt sich auch Schwieriges optisch definieren und das Wort dafür finden.

5. Vermarktung einer Radreise

von Martin Moschek, Kommunikationsberater (MM)

Wer mit dem Gedanken spielt, seine Radreise zu vermarkten, sollte sich bewusst sein, dass es mittlerweile unzählige Bücher, Blogs, Webseiten, Bildbände und Filme über Radtouren und das Reisen mit dem Fahrrad gibt. Nahezu alle Winkel der Welt sind mit dem Rad erkundet, nahezu jede Art, eine Radtour zu gestalten, wurde schon verwirklicht. Die Reiseradler werden zudem immer mehr, was es umso schwieriger macht, hier mit seiner eigenen Tour hervorstechen.

Doch natürlich gibt es immer noch Möglichkeiten, seine Erlebnisse und Abenteuer schon während der Tour oder auch später zu vermarkten. Das erfordert allerdings etwas Planung, viel Disziplin und vor allem Talent, seine Erlebnisse, Gedanken und Begegnungen in Wort, Bild und Film zu bannen.

Vorbetrachtungen

Am Anfang muss sich ein jeder die Frage beantworten, warum er die eigene Radreise vermarkten möchte. Sind es **finanzielle Gründe** und man möchte bzw. muss durch die Vermarktung die Kosten wieder reinspielen? Oder möchte man möglichst viele Menschen an seiner Radreise teilhaben lassen und somit **mediale Aufmerksamkeit** generieren (und dadurch bekannt werden, was wiederum eine mögliche Refinanzierung leichter macht)? Plant man eine Radreise **aus karitativen Gründen** und möchte ein bestimmtes Projekt oder eine Organisation unterstützen? Oder sollte die Radreise der **Einstieg in die Selbstständigkeit** als Berufs(rad)reisender werden und man möchte von seinen Reisen leben können, als Rad-Nomade sozusagen?

Nur den wenigsten gelingt es am Ende, mit der Vermarktung ihrer Radreise(n) genügend Geld einzunehmen, um die Tour zu finanzieren oder gar dauerhaft davon leben zu können. Tilmann Waldthaler (www.tilman.com) etwa ist einer der wenigen, der durch seine **Bilder, Bücher und Vorträge** von seinen Reisen durchaus leben kann. Dazu hat sich auch in Europa eine recht lebendige **Reisebloggerszene** entwickelt. Einige dieser Blogger versuchen auch, von ihren Reisen und dem Schreiben darüber zu leben. Doch nur einer Handvoll gelingt es wirklich, nennenswerte Summen einzunehmen, um damit ihr Gewerbe als „digitale Nomaden“ und ihre Reisen zu finanzieren. Einen guten Einblick in die Herausforderungen und Möglichkeiten dieser Art der Vermarktung bieten die Blogs „Off-the-path“ von Sebastian Canaves (www.off-the-path.com), „Flocblog“ von Florian Blümm (www.flocutus.de) und „Planetbackpack“ von Conni Biesalski (www.planetbackpack.de). Hier findet ihr viele Informationen und bei Florian sogar einen monatlichen Bericht über Ausgaben und Einnahmen eines Dauerreisenden.

Die **Möglichkeiten der Vermarktung** sind also vielfältig. Um sie etwas einzugrenzen (und den Umfang dieses Buches nicht zu sprengen), wollen wir uns auf vier konzentrieren:

Mediale Vermarktung

Hier hat sich in den letzten Jahren nichts und gleichzeitig unglaublich viel geändert. Nichts, denn es zählt immer noch die besondere Geschichte, die für Medien und Öffentlichkeit interessant ist. Es geht um das Außergewöhnliche, aber gleichzeitig auch Übersichtliche, Einprägsame und um die leichte Verständlichkeit einer Geschichte. Was sich aber geändert hat, ist die Vielfalt der Öffentlichkeiten, der

Plattformen, auf denen kommuniziert werden kann und auf denen Vermarktung stattfindet.

Nach wie vor sind **lokale Zeitungen** und fahrradspezifische **Fachmagazine** wie das RADtouren Magazin, aktiv Radfahren oder TrekkingBike immer gute Adressen, um mit seiner Reise vorzusprechen. Lokale Medien veröffentlichen gerne vor der Tour, während der Reise und nach der Tour kurze Beiträge, wenn der lokale Bezug stimmt. Die Magazine sind eher an Tourberichten im Anschluss interessiert und auch nur, wenn die Radreise gerade in die Themenplanung passt. Neben den fahrradaffinen Magazinen gibt es noch Reise- und Outdoormagazine (z.B. Free Men's World, Outdoor, Abenteuer & Reisen, Lonely Planet Traveller), die immer mal an Beiträgen über Radtouren interessiert sein könnten. Doch auch hier muss es in den Themenplan passen.

Schaut zudem nach **lokalen Internetseiten**, die sich mit den Nachrichten und Ereignissen aus ihrer Region beschäftigen. So betreiben etwa Stadtmarketinggesellschaften oft Homepages und sind interessiert an der Geschichte eines Radreisenden aus ihrem Einzugsgebiet.

Auch **Radio** kann eine Möglichkeit sein, allerdings werden die meisten Stationen nur noch von Computern gesteuert und das Programm sieht wenig Platz für eine Reise-Geschichte vor. Dennoch gibt es immer wieder bei lokalen Radiosendern Formate, die hierfür ggf. Platz haben. Dasselbe gilt für **Fernseher**. Besonders Lokalmagazine oder lokale TV-Stationen können gute Ansprechpartner für einen Bericht über die Radtour sein. Hier bietet es sich natürlich an, Filmmaterial stellen zu können. Das sollte mittlerweile in HD gedreht sein und im Idealfall habt ihr einen kurzen Film zusammengestellt (max. 1:30 min), den sich die Kollegen in der Redaktion schon mal anschauen können.

Was man vor allem braucht ist ein langer Atem. Viele Redaktionen sind unterbesetzt und bekommen ihre Inhalte nur noch über Zentralredaktionen oder Nachrichtenagenturen. Da bleibt nicht viel Zeit, sich mit einer Radtourgeschichte auseinanderzusetzen. Nehmt es also nie persönlich, wenn auf eure Anfragen keine Reaktionen oder nur Absagen kommen.

Hilfreich ist es in jedem Fall, einen sogenannten „Pitch“ vorzuformulieren, der es dem jeweiligen Journalisten leichter macht, eure Geschichte zu erfassen und die Relevanz zu prüfen. Euer Pitch stellt kurz und knapp die 5 „Ws“ vor: Wer, Was, Wann, Wo, Warum – idealerweise auf maximal einer Seite. Der Journalist geht nämlich meist damit in eine Redaktionskonferenz, in der entschieden wird, welche Geschichte reingenommen wird und welche nicht. Und damit er da eure Geschichte entsprechend spannend und interessant vorstellen kann, hilft ihm diese Übersicht.

Blogs, Facebook und Co.

Neben den klassischen Medien gibt es mittlerweile unzählige **Blogs**, auf denen Radreisende ihre Tour selbst dokumentieren und von unterwegs ihre Erlebnisse posten. So werdet ihr also selbst zum Medium und bestimmt, was veröffentlicht wird und was nicht. Besonders wenn man ein Sponsoring anstrebt, aber auch mediale Reichweite klassischer Art, ist ein guter Blog sehr viel wert. Er ist eure Visitenkarte, euer Informationszentrum, eure kreative Plattform und Bühne, auf der ihr festlegt, was gezeigt wird.

Ein solcher Blog lässt sich problemlos und kostenlos z.B. auf Wordpress oder Blogger einrichten und schon kann es losgehen mit der Selbstvermarktung. Doch so einfach der Start scheinbar ist, so schwierig ist es, den Blog dann bekannt zu machen und dauerhaft zu pflegen. Wenn man mit seiner Reise auch medial viel erreichen möchte, muss man wie eine Redaktion arbeiten: Themen recherchieren und bedienen, Inhalte planen anstatt nur chronologisch zu erzählen, in verschiedenen Darstellungsmöglichkeiten denken, Bilder, Videos, Infografiken, Audiofiles als Gestaltungsmittel beherrschen und entsprechend einsetzen und natürlich interessant, kurzweilig und verständlich schreiben können.

Outside-In lautet hier das Stichwort: Stellt euch also immer die Frage, was die Menschen da draußen wirklich interessiert und was nicht. Und was ihr genau den Menschen da draußen erzählen wollt. Denn es hat sich viel geändert – die Bereitschaft, lange Berichte und ausführlichste Erzählungen über unglaubliche Radabenteuer in der Mongolei zu lesen, ist deutlich gesunken. Heute werden Texte (nicht nur im Internet) gescannt statt gelesen. Die Entscheidung, einen Text zu lesen wird sehr rational getroffen: Verspricht das Bild, die Überschrift, der Teaser für mich interessante Informationen oder nicht? Das heißt für euch, dass ihr im Prinzip wie ein Redakteur der BILD-Zeitung denken müsst: Was ist die starke Überschrift, die alles verdichtet, was man sagen will und gleichzeitig interessant genug ist, den Leser aufmerksam zu machen? Was sind die ersten fünf Sätze, die den Leser packen und in eure Geschichte ziehen sollen? Und was sind die wichtigsten Punkte, die ihr dem Leser erzählen wollt, bevor er nach 15 bis 20 weiteren Sätzen endgültig entscheidet, ob er weiter dabei bleibt oder weggeht? Welche Bilder sind stark genug, um den Text zu unterstützen oder gar eine eigene Geschichte zu erzählen?

Wer sich jetzt fragt, wie man denn einen Blog aufsetzen kann, bevor man losgefahren ist: Es gibt immer was zu erzählen, mit dem man sich schon einen ersten Stamm an Lesern aufbauen und Reichweite generieren kann. So bieten sich auch die Vorbereitungen auf eine Reise schon für eine Berichterstattung an. Beschreibt, wie ihr eurer Rad aufbaut, welche Ausrüstung ihr aus welchem Grund aussucht, wie ihr eine Testtour macht, was euch so im Vorfeld eurer Tour mental bewegt, welche Reisen ihr vielleicht schon gemacht habt, die ihr nun den Lesern zur Einstimmung vorstellt. Dabei lernt und trainiert man das Schreiben, findet den richtigen Umgang mit der Technik, erarbeitet sich gutes Wissen in der Bildbearbeitung und im Filmen. Und besonders wichtig ist die **Vernetzung** mit anderen Blogs, Foren und Webseiten im Vorfeld einer Reise, die dann wiederum als Multiplikatoren der eigenen Berichte dienen können, was dann letztendlich zu mehr Reichweite führt.

Neben den klassischen Blogs nutzen einige aber auch Facebook, Google+ oder Tumblr als Plattformen der Berichterstattung. Wer sich also bereits auf diesen Plattformen viel „herumtreibt“ und schon einen Freundeskreis aufgebaut hat, der kann auch überlegen, sein Reisetagebuch hier zu veröffentlichen. Friedrich Walther aka FritzWa etwa hat das gemacht, auf Facebook von seiner Weltumradelung berichtet und seine tollen Bilder präsentiert.

In der Vermarktung kommen Plattformen wie Facebook, Tumblr, Twitter oder Instagram eine immer höhere Bedeutung zu, denn hier findet die Kommunikation nicht über Mittler (wie Medien) statt, sondern bedient direkt und authentisch die Zielgruppe. Und das wiederum ist interessant für eventuelle Sponsoren. Wer also über viele Freunde, Fans und Follower verfügt und inhaltlich sowie optisch gut gestaltete Seiten vorweisen kann, der hat ganz gute Karten bei der Vermarktung.

Vielfach bietet sich auch die Kombination der Plattformen an, um eine maximale Reichweite zu erreichen und viele sogenannte „Boarding Points“, Andockmöglichkeiten, zu euren Geschichten zu bekommen: So ist der Blog die Hauptinformationsseite und Plattform für die großen Geschichten. Facebook ist die Dialogplattform, auf der ihr euch in Echtzeit mit euren Fans und Freunden austauscht und kleinere Geschichten teilt, die nicht in den Blog passen. Twitter ist das Grundrauschen, das Weiterzitschern vieler kleiner Infos und News und Instagram ist beispielweise euer Kino, in dem ihr mit Bildern und kurzen Videos hautnah von der Tour berichtet. Und alles zusammen ist die vernetzte Kommunikation und maximale Reichweite für eure Stories und Erlebnisse.

Um ein Gefühl für gute Reichweiten und gut gestaltete Blogs zu bekommen, empfiehlt sich ein Blick in die Reisebloggerszene, in das Reiseblogger-Kollektiv oder auf die Plattform deutscher Reiseblogger. Hier kann man sich zudem Inspiration für Inhalte und Gestaltung holen.



Bilder und Videos

Bilder und Videos werden immer bedeutender in der Kommunikation. Häufig ist es wirklich so, dass ein Bild mehr als tausend Worte sagt. Vielfach lässt sich das Erlebnis über ein Bild besser kommunizieren als über den geschriebenen Text. Das mag man bedauern, aber bei der Vermarktung einer Reise liegt hier viel Potenzial – schon wegen der Reizüberflutung in unserer schnelllebigen Zeit.

Plattformen wie Instagram oder EyeEm lassen der Kreativität viel Spielraum und machen aus jedem einen guten Fotografen. Vor allem könnt ihr über diese Plattformen die Menschen live an eurer Reise teilhaben lassen und mit euren Bildern und vielen Filtern und Gestaltungsmöglichkeiten eigene Geschichten erzählen. Durch Hashtags können Bilder verschlagwortet werden und erreichen so gezielt Interessenten. Übt am besten vorher das Fotografieren mit Instagram und macht euch mit den Funktionen und Möglichkeiten vertraut. Folgt für euch interessanten Menschen, nutzt die Suche und schaut unter dem Begriff #biketouring oder #biketour nach Gleichgesinnten und ihren Bildern und Geschichten. Lernt von ihnen, wie man Bilder komponiert, lasst euch inspirieren, wie man Bilder gestalten kann, was man alles zu einem Bild machen kann und wie man mit einem Bild ein ganzes Erlebnis erzählen kann.

Wer mit seinen Bildern Geld verdienen möchte, der kann auch versuchen, diese bei Plattformen wie iStockPhoto, Flickr oder Getty Images einzustellen. Allerdings sind die Einnahmen hier eher übersichtlich, zumal schon fast alles auf der Welt mehrfach fotografiert wurde und entsprechend verfügbar ist.

Wenn Bilder die heutige Kommunikation prägen, so sind Videos die Zukunft. Der Erfolg vieler YouTuber zeigt, wie man auf diesem Kanal mit etwas Können, einer guten Geschichte und etwas Glück Millionen erreichen kann. Das wird aber nur den wenigsten gelingen, dennoch ist Video ein Thema für eine gute Vermarktung.

Nicht zuletzt durch den Erfolg der Actioncams gibt es immer mehr Menschen, die ihre Erlebnisse und Abenteuer von unterwegs als Video einfangen. Und dank Youtube, MyVideo und Vimeo kann ja heute auch jeder seine persönliche Kinoleinwand damit bespielen.

Es gibt viele Filme über Radtouren. Besonders hervorzuheben sind die Filme von Rob Lillwall „Cycling home from Siberia“ oder die Filme über das Transcontinental Race des AWOL Teams „Melons, Trucks & Angry Dogs“, die zeigen, wie hoch das derzeitige Niveau liegen kann. Wer also einen Film über seine Radtour als festen Bestandteil der Vermarktung plant, sollte sich vorher viele Filme anschauen und vor allem üben, üben ...

Die Zwillinge Paul und Hansen Hoepner haben es mit ihrer Tour „Berlin2Shanghai“ sogar als 3-teilige Serie ins Fernsehen geschafft. Dafür haben sie allerdings einiges an Kamera-Equipment mitgenommen und hatten bereits vorher schon Erfahrung im Filmen.

Abgesehen von der richtigen Ausrüstung ist aber entscheidend, eine Story zu haben. Was nicht oder nur selten funktioniert, ist, einfach drauflos zu filmen und nach der Tour zu schauen, was man daraus machen kann. Erfolgreiche und gute Filme sind nach Drehbuch entstanden. Das heißt, man muss sich im Vorfeld Gedanken machen, welche Geschichte man mit dem Film erzählen möchte, welche Schwerpunkte man setzt und was man dann für Aufnahmen braucht. Das ist mitunter aufwendiger, als eine Weltumradelung zu planen. Im Internet sind es die kurzen Clips, die geschaut werden. Lange Filme haben es schwer – lieber einen 20-Minuten-Film in mehrere Kapitel mit jeweils maximal 4:30 Minuten Länge und eigenem thematischem Schwerpunkt unterteilen. Und auch hier gilt es mit der gestalterischen Vielfalt zu spielen: Grafiken und Bilder einbinden, Animationen nutzen, ein sogenanntes Intro und Outro produzieren, also einen „Eröffner“ und einen „Abbinder“ als Wiedererkennungszeichen eurer Filme. Als gestalterische und dramaturgische Elemente kann man ein tägliches Videotagebuch aufnehmen, aus dem man sich dann bedient. Dazu könnte eine Kamera immer an und auf das eigene Gesicht fixiert sein, um die Anstrengungen am Berg oder in der Wüste zu

dokumentieren. Und nicht das Schnittmaterial vergessen, also Aufnahmen, die man als Zwischenschnitt verwenden kann! Das sind Bilder und Szenen, die man hinter Texte oder Musik legt, mit denen man bestimmte Situationen und Umstände beschreiben will. Und das Wichtigste überhaupt: Szenen, in denen ihr mit dem Rad durch das Bild fahrt, sollte man nur einmal verwenden!

Viel Inspiration liefern auch die professionell gemachten Filmserien „Long Way Round“ und „Long Way Down“ von Ewan McGregor und Charley Boorman, die hier von ihren Motorradtouren berichten. Zudem empfiehlt sich ein Blick in den Blog von Tom Allen (www.tombsbiketrip.com), der sich viele Gedanken über das Filmen auf Tour und die richtige Vorbereitung gemacht hat.

Bücher

Ein Buch über die eigene Radtour ist nach wie vor ein Höhepunkt und kann der Vermarktung die Krone aufsetzen. Allerdings herrscht auch hier ein Überangebot an Geschichten und die Verlage sind sehr auf die Verwertbarkeit fokussiert. So sollte die Tour schon außergewöhnlich sein und der Autor über eine gute Schreibe und gutes Bildmaterial verfügen. Und am Ende gehört immer noch eine ordentliche Portion Glück dazu. Wenn man es dann geschafft hat, einen Verlag zu begeistern, dann sollte man sich trotzdem über tolle Buchverkäufe keine Illusionen machen.

Wer dennoch ein Buch herausgeben möchte, der kann das auch im Eigenverlag tun und sich sogar bei einigen Anbietern wie etwa Amazon listen lassen. Das hat z.B. FWF-Co-Autor Uwe Ellger gemacht mit den Büchern über seine Velo-Traumreise von München nach Singapur (s.S. 460). Im Internet gibt es zum Thema Eigenverlag genügend Informationen.

Eine weitere Möglichkeit besteht in der Erstellung eines Fotobuches, was bei vielen Anbietern wie etwa Photobox oder CeWe problemlos möglich ist. Hier kann man Erlebnisse in Bild und Wort zusammenfassen und zum Kauf oder Download anbieten.

Vorträge und Ausstellungen

Diavorträge gehören ja fast schon zum deutschen Kulturgut. In keinem anderen Land der Welt erfreuen sich diese Bildvorträge so großer Beliebtheit, wobei heute natürlich überwiegend Digitalfotos gemacht werden. Vor allem in der dunklen Jahreszeit laden solche Reisevorträge zum Träumen ein. Aber einen Vortrag zu halten setzt nicht nur fotografisches Können voraus, sondern auch Redegewandtheit und eine interessante Story. Einen Diavortrag muss man wie einen Film planen und sich im Vorfeld Gedanken machen, welche Bilder man braucht und welche Geschichten man erzählen will. Vorträge zu halten heißt auch, sich mit den technischen Möglichkeiten auseinanderzusetzen und diese dann entsprechend anzuschaffen. Es gibt professionelle Präsentationsprogramme, die Bilder und Musik kombinieren. Diese setzen entsprechend leistungsstarke Rechner voraus. Zudem bedarf es eines guten Beamers, der lichtstark genug ist, um in großen Räumen ein gutes und klares Bild zu projizieren.

Steht der Vortrag, fängt die Hauptarbeit an: Partner finden, Räume ausfindig machen und anmieten, Verträge aufsetzen, den Einlass planen, Werbung machen, Tickets produzieren und verkaufen ... Was bei einem bis drei Vorträgen noch überschaubar ist, wird bei einer Vortragstour entsprechend aufwendig. Kurz: Das Geld mit Vorträgen zu verdienen ist nach wie vor nicht einfach. Aber es ist eine tolle Möglichkeit heranzukommen und mit vielen Menschen in Kontakt zu treten.

Wer es trotzdem wagen möchte, dem bieten sich die örtlichen Volkshochschulen (www.vhs.de), Ortsbüchereien und Gemeinschaftszentren an. Auch Kirchengemeinden oder Schulen bieten gelegentlich die Möglichkeit für Vorträge. Und warum nicht mal mit seinem Vortrag in ein Seniorenheim gehen?

Fotoausstellungen sind auch noch eine Möglichkeit. Hierfür kann man die örtliche Bank, das Rathaus oder auch eine Arztpraxis gewinnen, in deren Räumen dann die Bilder präsentiert werden können. Solche Ausstellungen sind auch eine gute Hilfe, um auf seine Bücher, Filme, Vorträge usw. aufmerksam zu machen.



Sponsoring

Immer mehr Reiseradler wollen sich bei ihren Reisen von Unternehmen unterstützen lassen. Sei es, weil Sponsoring ein fester Bestandteil der Finanzierung sein soll, oder weil man die Tour so medial besser vermarkten und breiter kommunizieren kann.

Das Sponsoring einer Reise wird kontrovers diskutiert. Für die einen ist es eine legitime Möglichkeit, die knappe Reisekasse zu entlasten und einen Teil der teuren Ausrüstung zu finanzieren. Für die anderen ist es eher ein Zeichen der Abhängigkeit und eine potentielle Belastung durch die Erwartungshaltung der Sponsoren, die dem Genuss einer Radreise entgegensteht.

Wer für seine Reise Unterstützung sucht, der sollte sich darüber im Klaren sein, dass auch hier die Anforderungen seitens der Unternehmen gestiegen sind. Das hat einerseits mit der Professionalisierung der Rad- und Outdoor-Branche zu tun, aber auch mit der steigenden Anzahl der Radreisenden, die sich um eine solche Unterstützung bemühen. Ein Hersteller formuliert es direkt: „Eine Welt- oder Extremreise mit dem Fahrrad ist in der medialen Welt nichts Besonderes mehr, da sehr viele Menschen sich heute einen solchen Traum erfüllen und das Web voll von Blogs und Seiten der Fahrrad-Weltenbummler ist. Der einzige relevante Gegenwert liegt in einer sehr nachhaltigen und positiven medialen Präsenz“.

Wer sich um ein Sponsoring bewirbt, muss also einigen **Anforderungen** genügen:

- Es sollte sich um eine ausgefallene und nicht alltägliche Radreise handeln, die auch Projekte abseits ausgetretener Pfade einschließt.
- Es sollte ein Mehrwert für das Unternehmen, ein Marketingeffekt, erkennbar sein – durch gute Bilder und Geschichten für Unternehmensblog und -homepage, die Marken-Facebookseite, den Produktkatalog oder als ausgiebiger Produkttest und die entsprechende Unterstützung bei der Produktweiterentwicklung.
- Es sollte eine gute eigene Reichweite und mediale Präsenz vorhanden oder nachweislich geplant sein, etwa durch einen eigenen reichweitenstarken Blog, durch eine gesicherte Berichterstattung mit einem Rad-Fachmagazin oder durch die Zusammenarbeit mit einem TV-Sender.

Vielen Unternehmen ist darüber hinaus ein soziales und ökologisches Engagement wichtig, das vielfach auch die eigenen Ziele und Wertvorstellungen unterstützt.

Wo es früher gereicht hat, ab und zu mal ein Lebenszeichen zu senden, eine kaum gefahrene Route zu probieren oder ein paar Fotos zu machen, braucht es heute eine Fast-schon-Live-Berichterstattung und die bestmögliche Umsetzung der genannten Anforderungen, um für Unternehmen interessant zu sein. Ein Sponsoring bedeutet also auch viel Arbeit für den Reisenden, der sich zu einer gewissen Öffentlichkeit verpflichtet, die manchmal auch belastend sein kann. Und es bedeutet, dass sich die Anfragenden deutlich professionalisieren müssen und neben einer guten Idee und einem außergewöhnlichen Ansatz auch über ein gewisses mediales Talent und entsprechende Reichweite verfügen sollten. Oft lohnt es sich, bei potentiellen Sponsoren vorher unverbindlich anzufragen, welche Kriterien denn an eine Unterstützung gestellt werden. Dann kann man sich in seiner Bewerbung entsprechend darauf beziehen und ein individuelles Angebot an das Unternehmen machen.

Eine **ausführliche Betrachtung** des Themas Radreise und Sponsoring findet ihr auf www.biketour-global.de, der Homepage von Martin Moschek, der dieses Kapitel verfasst hat.

B. Reiseziele, Reisezeiten, Flüge

1. Wohin in die Welt?

Auch Velo-Weltenbummler haben bestimmte Vorlieben für Kontinente, Länder und Kulturen: Da gibt es die eingefleischten Wüstenliebhaber, die am liebsten in nordafrikanischen Ländern radeln, Asien-Freaks, die sich von den dortigen großen Kulturen angezogen fühlen, USA-, Australien- oder Neuseeland-Radler, die es gerne übersichtlich und weniger abenteuerlich mögen, Südamerika-Begeisterte, die vielleicht wegen ihren guten Spanisch-Kenntnissen in den dortigen Ländern mühelos zurecht kommen, Afrika-Fans, die das große Abenteuer lockt – und manche planen gleich den großen Trip rund um den Globus (s. bei „Weltumradlungen“, Seite 745 ff).

Und wo zeigt dein Gefühlskompass hin? Falls du noch unsicher bist, kann der umfangreiche Teil 4 dieses Buchs („Kontinente und Länder“, ab Seite 131) deine Entscheidung erleichtern.

Gute Radfahr-Länder

Am besten geeignet für eine Tour sind solche Länder, wo es ein gutes Straßennetz, aber nur relativ wenig motorisierten Verkehr gibt. Doch solche Länder finden sich nicht viele auf der Welt (ein „Geheimtipp“ wäre z.B. Cuba). Abwechslungsreiche Landschaften, eine gewisse touristische Infrastruktur sowie die Möglichkeit zur sprachlichen Verständigung sollten in einem guten Radfahrland gleichfalls vorhanden sein, und natürlich sollte das Reisen dort auch erschwinglich sein. Eine Aufzählung gerne und öfter befahrener Routen und Länder könnte etwa so aussehen (Reihenfolge ohne Wertung):

Afrika: Von Kenia nach Südafrika. Marokko. Westafrikanische und Sahel-Länder.

Asien: Zentralasien-Runde mit Pamir Highway. Karakorum Highway nach China. Nordindien mit Nepal. Thailand – Malaysia – Singapur. Bali. Vietnam.

Australien: Ostküste, Tasmanien

Neuseeland: Süd- und Nordinsel

Nordamerika: Pacific Coast Highway. Arizona und Utah. Neuengland-Staaten. Alaska, Yukon und Westcanada. Coast to Coast.

Lateinamerika: Mexiko: Yucatán, Baja California. Peru und Bolivien. Nordwestargentinien und Nordchile. Südchilenisches Seenland. Patagonien-Feuerland-Runde. Panamericana.

Krisenstaaten und Krisengebiete

Irgendwo auf der Welt toben immer größere oder kleinere Kriege, kommt es zu Umstürzen und Unruhen, häufen sich Naturkatastrophen, grassieren Seuchen, werden Überfälle auf Touristen gemeldet. Gefährliche bzw. kritische Länder und Regionen (Überblick: https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_andauernden_Kriege_und_Konflikte) müssen bei der Routen- und Länderauswahl also beachtet werden.

Doch oft sieht es „vor Ort“ weit weniger „schlimm“ aus, als es bei uns in den Medien dargestellt wird. Es gibt Fälle, da ist ein Radfahrer in einem evtl. Krisenland kaum mehr gefährdet als sonst auch, oder das Krisengebiet nimmt nur einen eng begrenzten Teil des Landes ein. Andererseits können die Verhältnisse auch wesentlich gefährlicher sein. Oft verlieren Krisengebiete auch für die Medienindustrie ihren Nachrichtenwert, was aber nicht heißt, dass in diesen Ländern oder Regionen nicht weiterhin geschossen wird.

Umfassende **Information** ist also wichtig. Erste Info-Quelle für Fernradler ist zunächst das **Auswärtige Amt** in Berlin (www.auswaertiges-amt.de). Auf dieser Website kann man zu jedem Land der Erde genauere Sicherheitshinweise erfahren. Einen ähnlichen Service bieten das **US-Außenministerium** (www.travel.state.gov) und sein britisches Pendant (www.fco.gov.uk/travel). Viele der bei diesen offiziellen Quellen ausgesprochenen Warnungen sind allerdings sehr streng gehalten – was so sein muss,

denn wenn man unterwegs „mitten drin“ steckt, wenn in einem Land Unruhen stattfinden, dann nimmt man Kontakt zu seiner **Landesvertretung** auf (die findet man auf www.konsulate.de oder ebenfalls beim Auswärtigen Amt), und deren Arm kann in manchen Ländern nur sehr kurz sein und es ist durchaus nicht sicher; ob sie dir dann auch helfen kann. Doch sollte man seine Informationen vor Reisebeginn aus möglichst vielen und unterschiedlichen Quellen beziehen – wir haben deshalb bei den Länderkapiteln auch etliche spezifische Homepages unterschiedlichster Couleure gelistet, und s. auf jeden Fall auch auf Seite 37 ff bei „Informationsbeschaffung“.

2. Die besten Reisezeiten in den Kontinenten

Wetter- verhältnisse checken

Wichtigster Planungspunkt einer weltweiten Radreise sind die Wetterverhältnisse vor Ort. Die Laune und das Wohlbefinden beim Radeln sind bekanntlich immer wetterabhängig: Eisige Kälte und Schnee, Dauerregen, wochenlangere Gegenwind (die Hauptwindrichtungen und -zeiten werden bei den einzelnen Ländern genannt) oder Backofenhitze können jede Tour kippen, und wer mit dem Fahrrad im (dortigen) Winter durch Patagonien fährt, in der Regenzeit durch Afrika oder im Monsun durch Indien, der muss irgend etwas falsch gemacht haben ...

Natürlich lässt es sich bei monate- oder gar jahrelangen Radreisen nicht immer vermeiden, dass man mal auch bei weniger optimalen Wetterbedingungen durch ein Land kommt. Dann muss man sich eben darauf einstellen, z.B. warme Kleidung mitführen.

Noch eine Bemerkung zu tropischen „Trockenzeiten“ und „Regenzeiten“: In der Regenzeit regnet es selten ununterbrochen, nach schweren Wolkenbrüchen scheint auch immer wieder die Sonne. Wer hitzeempfindlich ist, doch Schwüle gut vertragen kann, sollte eher in der Regenzeit durch ein Land reisen als in der oft sehr heißen Trockenzeit (vorausgesetzt natürlich, dass dann der Reiseweg nicht ausschließlich über Erdpisten führt, denn die sind dann aufgeweicht und kaum mehr befahrbar). Die beste Reise- und Radelzeiten in einem tropischen Land sind die Übergangswochen zwischen Regen- und Trockenzeit bzw. zwischen Trocken- und Regenzeit, denn dann ist der Himmel meist noch bedeckt, was das Radeln erleichtert, weil die Sonne nicht so runterknallt.

Erste Übersicht

Hier einmal ganz grob die besten Reisezeiten auf den Kontinenten (mit den genannten Jahreszeitenangaben sind die unsrigen, mitteleuropäischen gemeint!). Weitere Details zum Wetter und den besten Reisezeiten stehen bei den einzelnen Ländern und bei den Kontinenten oder auch auf hilfreichen Internetseiten wie etwa www.beste-reisezeit.org.

Nordamerika: USA: Frühling, Herbst; Canada, Alaska: Sommer.

Mittelamerika: Herbst, Winter, Frühling.

Südamerika: Andenhochländer Mai bis Oktober. Argentinien und Chile im Herbst, Winter und Frühling. Südspitze (Patagonien) von Dezember bis Februar. Brasilien im Herbst und Winter, Südbrasilien April/Mai und September/Oktober, Amazonasbecken Juli bis Oktober.

Nordafrika, Mittelmeerländer: Frühling/Sommer/Herbst, Sahara im Winter.

Westafrika: Winter.

Ostafrika: Winter und Sommer.

Südliches Afrika: Frühling, Herbst, Winter.

Vorderer Orient, Wüstenländer: Winter.

GUS-Staaten: Sommer.

Indischer Subkontinent: Winter (Nepal: Frühling).

Südostasien: Winterhalbjahr.

Ostasien, China: Frühling, Sommer, Herbst.

Südaustralien, Neuseeland: Herbst, Winter, Frühling.

Zentral- und Nordaustralien: Sommer.

Südpazifische Inseln: Mai bis Oktober.

Ramadan-Zeiten Wer in islamische Länder reisen will, sollte neben dem Wetter auch die vierwöchige **Ramadan-Zeit** beachten, das einschneidende Ereignis im Lebensrhythmus der islamischen Welt. Für die Muslime bedeutet es ein Verbot der Nahrungsaufnahme von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang, für den Touristen (je nach Land in unterschiedlicher Strenge), dass es tagsüber nicht einfach ist, Lebensmittel zu kaufen, dass die Restaurants erst nach Sonnenuntergang öffnen, Behördengänge länger dauern, allgemein das Reisen insgesamt schwieriger ist. Eine noch ungünstigere Reisezeit ist die **Aid-Woche** im Anschluss an den Ramadan (Kleiner Aid oder Aid al-Fitr). Der Große Aid dauert gleichfalls eine Woche und er findet etwa acht Wochen nach dem Kleinen Aid statt (der islamische Kalender ist ein Mondkalender).

Hier die ungefähren Daten zum Beginn des vierwöchigen Ramadans (jedes Jahr etwa 11 Tage früher) und in Klammer des Großen Aid (al-Adha).

06.06.2016 (12.09.2016)	23.04.2020 (30.07.2020)
26.05.2017 (01.09.2017)	12.04.2021 (19.07.2021)
15.05.2018 (21.08.2018)	05.05.2019 (11.08.2019)
02.04.2022 (09.07.2022)	22.03.2023 (28.06.2023)

Weitere Termine aus dem islamischen Festtagskalender unter www.feiertage-weltweit.com und www.feiertagskalender.ch.

3. Zeitbedarf, Reisedauer

Tages- und Gesamtleistung

Zur Reiseplanung gehört auch die Überlegung des Zeitbedarfs für bestimmte Strecken. Wie weit kann ich in einigen Monaten, in einem halben oder in einem ganzen Jahr kommen? Oder, andersrum (und so wird es vielen gehen), wenn man z.B. für ein Radel-Fernziel nicht mehr als den üblichen 30-Tage-Jahresurlaub „freischaufeln“ kann – welche Strecke ist im vorgegebenen Zeitlimit realistisch?

Ausgangs- und Berechnungspunkt dafür kann nur der persönliche Fahr- und Reisetil sein. Für Radreisen unter „normalen“ Bedingungen mit „normaler“ Gepäckzuladung würden wir die täglichen durchschnittlichen Radelstrecken auf etwa 70 bis 100 Kilometer ansetzen. Dieser Wert ist natürlich sehr abhängig von den topografischen, den Straßen- und Klimabedingungen des oder der Reiseländer. Zu den täglichen Fahrleistungen kommen noch die wöchentlichen Rast-, Ruhe- und Besichtigungstage dazu. Erfahrungsgemäß wird man sich in solchen Regionen und Ländern länger aufhalten, wo es klimatisch angenehm und kulturell abwechslungsreich ist, wo es viel zu sehen und zu erleben gibt und wo man auch mal einen „Urlaub vom Radfahren“ machen kann.

4. Fahrradmitnahme im Flugzeug

War die Mitnahme eines Rades im Flugzeug früher eine recht umständliche und oft frustrierende Prozedur, so sind die Airlines an internationale Bike-Traveller inzwischen gewöhnt – wohl auch deshalb, weil man diese Spezies unter den Flugreisenden sicher nicht mehr als verschwindend geringe Minderheit abtun kann. Trotz allem, und wichtig zu wissen: Für Fahrräder besteht praktisch immer **Voranmeldepflicht!**

Unterschiede je nach Flug und Airline

Grundsätzlich gibt es zwei Arten von Gepäcksystem: das Gewichts- und das Two-Piece-Konzept. Beim **Gewichtskonzept** darf man Gesamtgepäck bis zu einem bestimmten Gewicht mitnehmen; die Anzahl der Gepäckstücke spielt dabei keine

Rolle. Dieses Gewichts-Limit beträgt in der Regel in der Economy-Klasse 23, manchmal auch nur 20 kg. Bei Linienflügen, z.T. auch bei Charterflügen und bei teureren Sitzklassen kann es höher sein, abhängig ist dies von der Airline, dem Zielland und ob Kurz-, Mittel- oder Langstrecke. Beim **Two-Piece-Konzept** darf man zwei Gepäckstücke à 23 kg mitnehmen (in höheren Klassen mehr, doch generell 2x30 kg wie noch vor ein paar Jahren ist passé). Eine Aufstellung der Gepäckbestimmungen wichtiger Airlines findet man z.B. unter www.opodo.de/airlines/gepaeck.html und unter www.freigeapaeckgrenze.de. Grob gilt: Auf Flügen zwischen Europa und Nordamerika ist das Two-Piece-Konzept noch am häufigsten anzutreffen.

Rad- bzw. Sportgepäcktarif

Da es sicher kaum jemand gelingt, mit Fahrrad und Radler-Gepäck unterhalb der 23-kg-Grenze zu bleiben, heißt das beim Gewichtskonzept, man muss für das Fahrrad extra lohnen. Dafür hat jede Fluggesellschaft einen speziellen **Radtarif**, der sehr unterschiedlich sein kann, bei Drucklegung dieses Buchs von 30 bis zu 150 Euro pro Rad und Strecke. Übrigens: Minimalisten, die meinen, mit Rad und restlichem Gepäck tatsächlich unter 23 kg bleiben zu können, scheitern fast sicher an der üblichen **Gepäckstück-Maximalgröße** von 158 cm (Länge + Breite + Höhe insgesamt). Darin bringt man selbst die meisten Falträder nicht unter, und ob jemand mit so einem Vehikel überhaupt eine Fern-Radreise antreten will ... Doch es gibt auch Ausnahmen, vorzugsweise in Asien: Vietnam Airlines z.B. hat (Stand 2015) auf ihren Flügen ab Frankfurt ein Gepäck-Limit von 30 kg, und wenn man darin sein (verpacktes) Bike unterbringt (*ohne* festgelegte Maximalgröße), dann ist es frei.

Beim Two-Piece-Konzept war es lange Zeit sehr praktisch: ein Gepäckstück die zusammengeschnürten oder in einem stabilen Sack verpackten Paktaschen, das andere Gepäckstück das Rad, nach der obengenannten Maximalgröße wurde nicht gefragt. Doch haben seit einigen Jahren fast alle Transatlantik-Flieger das Rad aus dem Two-Piece-Konzept herausgenommen, indem sie eben das 158-cm-Limit für die beiden aufpreisfrei zu transportierenden Gepäckstücke vorgeschrieben haben. Das heißt, obwohl man theoretisch bis zu 46 kg frei hätte, muss man für sein Bike jetzt den teuren Radtarif zusätzlich berappen. Die wenigen löblichen Ausnahmen, die Räder noch auf herkömmliche Weise im Two-Piece-Konzept befördern, sind British Airways, SAS, Lufthansa (mit Economy-Plus-Ticket und besser) und noch ein paar wenige andere (ohne Gewähr, kann sich ändern). Wenigstens recht günstige Radtarife (als Sportgepäck) hatten 2015 etwa Turkish Airlines (30-60 Euro pro Rad und Strecke), Iberia und Condor (75 Euro).

Fazit: Auf Transatlantik-Flügen **unbedingt die Kosten vergleichen!** Es kann durchaus sein, dass ein ins Auge gefasstes günstiges Ticket mit zusätzlichem hohem Rad-Tarif den fernwehgeplagten Radler teurer kommt als ein Linienflug, bei dem das Bike vielleicht kostenlos oder zu einem günstigen Sportgepäck-Tarif befördert worden wäre. Anhaltspunkte findet man z.B. unter www.skyscanner.de/nachrichten/fahrradmitnahme-im-flieger-alle-infos-auf-einen-blick, unter www.fairliners.com/gepaeck.html oder bei den Gepäckbestimmungen der Fluggesellschaften (s. auch oben).

Hand- und Freigeäck

Bei früheren Auflagen stand hier: „Nehmt alle schweren Teile vom Rad mit ins **Handgepäck**, Limit 8 kg, wird aber fast nie gewogen.“ Das stimmt so heute nicht mehr. In der Economy-Klasse gilt: ein Stück Handgepäck erlaubt, wobei eine Fototasche oder Damenhandtasche nicht gezählt wird und zusätzlich mitgenommen werden darf. Das Limit beträgt jetzt 5 kg, aber es wird selten gewogen – nur wenn man schwer schleppt, fällt es auf. Und: seit dem 11. September 2001 darf nichts „Gefährliches“ mehr im Handgepäck sein, z.B. ist Werkzeug komplett verboten, selbst Nagelscheren, und Flüssigkeiten sind auf 0,1 ltr. beschränkt (dazu gehören auch Cremes und Kettenöl).

Das **Freigeäck** ist auf dem Ticket vermerkt und sollte beim Buchen erfragt werden. Wer mehr als das Limit an Bord nehmen will, muss – theoretisch – enorme

Zuschläge bezahlen, doch bei einigen Kilos (i.d.R. 3 kg) mehr werden selten große Umstände gemacht. Fluggesellschaften haben häufig Toleranzen beim Übergepäck. Wenn man frühzeitig eincheckt, kann man oft davon profitieren und erhält eine höhere Freigeepäckgrenze. Generell zum Thema Übergepäck: Der Preis, den man zahlt, ist reine Verhandlungssache. Auch hier zahlt sich der frühe Check-In aus; man verhandelt einfach entspannter. Signalisiert man seine Bereitschaft, für das Übergepäck zu bezahlen, gibt es meistens recht schnell einen Kompromiss, mit dem beide Seiten leben können. Fliegt man von exotischen Destinationen ab, empfiehlt es sich ebenfalls, früh zum Check-In zu erscheinen. Denn oft genug weiß niemand, ob ein Fahrrad überhaupt transportiert wird (und wenn, dann wie), und auf allen Ebenen der Hierarchie müssen erst mal die Gepäckbeförderungs-Bestimmungen gelesen werden.

Radverpackung

Bezüglich der Verpackung bzw. dem Zerlegen des Rades gibt es bei den Fluggesellschaften keine generellen Vorschriften, jede handhabt es anders. Die meisten (europäischen) Airlines verlangen besonders bei Nordamerika-Flügen, dass das Rad verpackt aufgegeben wird (sonst wäre es nicht versichert, sagen sie, was keinen Sinn macht). Manche stellen Kartons bereit (ca. 20 Euro), bei anderen gibt es sogar spezielle feste Fahrradboxen oder eine Plastikabdeckung, die je nach Airline eine Gebühr oder auch nichts kosten.

In aller Regel wird man selbst für eine adäquate Verpackung sorgen. Beim örtlichen Radhändler kann man sich eine stabile **Fahrrad-Box** oder einen Radversandkarton besorgen und auf die erforderlichen Maße zuschneiden (für Tourenräder mit Gepäckträger braucht ihr meistens zwei Kartons). Oder lasst den Karton unten offen und näht ihn mit Schnur am Rahmen fest – Vorteil: Das Rad bleibt auf dem Flughafen rollfähig. Oft reicht es auch, das Bike in eine Folie zu verpacken, auch eine Plastik-„Fahrradgarage“ erfüllt den Zweck. Die Folie wiegt nicht viel und kann auch bei Gabelflügen für den Rückflug genutzt werden. Denn ob man am Rückflugort wieder eine geeignete Bikebox auftreiben kann, ist durchaus nicht sicher, vor allem in ärmeren Ländern. Natürlich hat diese Version auch Nachteile: Der Rahmen kann den einen oder anderen Kratzer abbekommen, und manchmal kommt es vor, dass man einen Haftungsausschluss (Unterschrift auf der Gepäckbanderole) unterschreiben muss.

Auch spezielle Radverpackungstaschen und **Radkoffer** gibt es, in verschiedenen Ausführungen, in Radgeschäften und im Rad-Versandhandel. Die sind aber in aller Regel auf die knapperen Maße eines Rennrades oder Mountainbikes abgestimmt. Dann müsst ihr viele Teile (wie Schutzbleche und Gepäckträger) demonstrieren. Und was macht man mit dem (teuren) Radkoffer am Ankunftsort?



Uff – alles angekommen und komplett! Das ist nicht selbstverständlich ...

Bereist man nur ein Land bzw. will man später vom gleichen Flugplatz mit dem Rad weiterfliegen, kann man evtl. die Bikebox bei der Gepäckaufbewahrung auf dem Flughafen oder in einem Hotel deponieren. Mit einer Do-it-yourself-Lösung fährt man billiger, muss aber eben beim Rückflug ggf. einen neuen Karton organisieren.

Radtransport unverpackt

Wir meinen: Die beste Transport-Option für Fahrräder (wenn von der Airline erlaubt) ist **unverpackt!** Vorteil: Das Bike wird vom Verladepersonal als solches erkannt und so wird pfleglicher mit ihm umgegangen. Die Rahmenrohre kann man mit Heizungs-Isolierschläuchen aus Schaumstoff schützen, Lenker und Sattel umwickelt man mit gut verklebter Luftpolsterfolie. Radcomputer, Rückspiegel usw. montiert man natürlich ab und transportiert sie im Handgepäck, und das Schaltwerk hat man ohnehin mit einem stabilen Bügel geschützt. Zusätzlich ist es sinnvoll, Namensaufkleber mit der ersten Adresse am Bestimmungsort am Rad (und natürlich auch entsprechende Anhänger an allen weiteren Gepäckstücken) anzubringen.

Manchmal wird auch verlangt, den Sattel und die Pedale abzunehmen und den Lenker um 90 Grad zu verdrehen. Die Pedale schraubt man dann nach innen an oder befestigt sie mit stabilem Kabelbinder am Gepäckträger. Die Kette muss gereinigt oder abgedeckt sein, scharfe Kanten sind zu entschärfen. Manche Airlines wollen auch, dass das Vorderrad ausgebaut und im Rahmendreieck befestigt wird. Dann sollte man die Gabel mit einem Holzklötzchen oder einer speziellen Transportsicherung vor Beschädigung schützen. Und nahezu alle Airlines verlangen, die Luft aus den Reifen zu lassen, aus „Sicherheitsgründen“, obwohl moderne Fahrradreifen sehr wohl den Unterdruck in der Frachtkabine aushalten würden. Senkt den Luftdruck nur teilweise ab (auf etwa 2 bar), das schützt die Felgen vor der ruppigen Behandlung bei der Be- und Entladung.

Will man sein Rad unverpackt aufgeben, muss man natürlich beim Einchecken Werkzeuge zum Auseinandernehmen sowie Packband bereithalten. Wichtig ist (wie schon angesprochen), dass ihr dieses Werkzeug dann im aufgegebenen Reisegepäck und nicht im Handgepäck unterbringt, vor allem Schere, Messer und Schraubenzieher – sonst wird es bei der Personenkontrolle als potentielle Stichwaffe konfisziert. Und am Abflugtag ist man mit dem Rad dann natürlich schon besonders frühzeitig am Flughafen.

Leider genehmigt fast keine Airline heute noch den unverpackten Radtransport. Eine löbliche Ausnahme ist Lufthansa – doch ob das auch in ein paar Jahren noch gilt? Also unbedingt erkundigen! Übrigens sollte man sich, auch wenn aus der Webseite der betreffenden Airline nichts Genaueres hervorgeht und keiner bei der Buchung etwas weiß, nicht darauf verlassen, dass man sein Rad auch tatsächlich unverpackt aufgeben kann. Wir (Sybille und Thomas) hatten da vor Jahren mal einen heißen Tanz mit Copa Air und mussten dann auf dem Flughafen von Panama City unsere Räder für ordentlich Kohle in unendliche Lagen Plastikfolie einwickeln lassen.

Wie gesagt: Immer alles vorher mit der Fluglinie bzw. dem Reisebüro abklären und sich **alles möglichst schriftlich** bestätigen bzw. im Buchungscomputer vermerken lassen, damit es beim Einchecken nicht zu Meinungsverschiedenheiten mit dem Personal kommt. Und dann könnt ihr nur noch hoffen, dass alles gleichzeitig mit euch und unbeschädigt ankommt ...

5. Das richtige Ticket

Wo das Ticket kaufen?

Steht das Radel-Land fest, braucht man ein **günstiges Flugticket**. Der Dschungel der Flugtarife ist verwirrend. Billigflüge erhält man nicht direkt bei den Airlines, sondern nur bei speziellen Reise- und Flugbüros. Einige haben sich auf Fernflüge spezialisiert wie z.B. „Travel Overland“, Barerstr. 73, 80799 München (www.travel-overland.de) mit Filialen auch in etlichen anderen Städten, „Explorer Fernreisen“, Hüttenstr. 17, 40215 Düsseldorf (www.explorer-fernreisen.com), ebenfalls deutsch-

landweit mit etlichen Niederlassungen, oder in der Schweiz der „Globetrotter Travel Service“ mit Büros in Zürich, Bern, Luzern und einigen anderen Städten (www.globetrotter.ch). Doch oft ist auch das kleine Dorfreisebüro erstaunlich gut, kann günstige Tarife anbieten und gibt sich bei der Beratung und bei der Lösung des Fahrrad-Transportproblems alle Mühe.

Flugtickets kann man natürlich auch im **Internet** buchen. Klingt doch einfach – einen Internetanbieter auswählen, Start, Ziel und Termin eingeben, ein paar Mausclicks, und schon werden die günstigsten Flüge serviert und können sofort gebucht werden. Doch das Problem ist: Reservierung von Sperrgepäck, also auch von Fahrrädern, ist bei dieser Version in der Regel nicht vorgesehen. Das muss man dann parallel über die Servicenummer der gewünschten Airline klären (über www.google.de herausuchen) und sollte erst dann buchen, wenn man die Zusage hat, dass das Fahrrad auch mitgenommen wird. Wir meinen deshalb, für Rad-Toureros ist eine Internet-Flugbuchung nicht die erste Wahl. Trotzdem hier eine kleine Auswahl: Über Travel Overland und Explorer (s. oben) kann man auch online buchen, dann wären da noch www.mcflight.de, www.fluege.de, www.ticketman.de, www.traveljungle.de und www.opodo.de zu nennen.

Einen **Überblick über Flugkosten** und die Flug-Frequenz ins gewünschte Ziel-land verschaffen spezielle Websites mit stets aktuellen Flugtarif-Vergleichstabellen wie etwa www.skyscanner.de, www.fliegen-sparen.de, www.billiger-reisen.de und www.woodoo.com. Auch die Reisezeitschriften „Reise und Preise“ und „Clever reisen“ können hier Anhaltspunkte bieten.

Für Schnellentschlossene kommen evtl. auch **Last-Minute-Flüge** in Frage (www.lastminute.de, www.ltur.de u.a.), doch lässt sich so kurzfristig oft der Fahrrad-Transport nicht mehr regeln.

Da es in vielen Ländern keine Billigflugtickets zu kaufen gibt, empfiehlt es sich, bei geplanten Zwischenflügen bereits hier zu buchen. Es kann aber auch umgekehrt sein; gute Orte zum Kauf von Billig-Tickets sind z.B. südostasiatische Städte wie Bangkok, Singapur u.a.

Spezialtickets

Für Radfahrer besonders interessant sind auch **Gabelflüge**, also Hinflug zu einer Stadt (z.B. New York), Rückflug von einer anderen (z.B. Los Angeles). Dazwischen wird geradelt.

Wer auf seinem Biketrip in mehrere Kontinente „hineinschnuppern“ will (oder primär mit einer Radtour in „Down Under“ liebäugelt), könnte auch über ein **Round-the-World-Ticket** nachdenken – nicht ganz unkompliziert allerdings, da muss man genau die (Radtransport-)Bedingungen checken! Wir wollten diese Version aber wenigstens erwähnen haben; mehr s. unter <http://weltreise-info.de/tickets/around-the-world-ticket.html> oder www.aroundtheworldticket.de.

Airpässe sind gekoppelt an den Kauf eines internationalen Flugtickets. Das sind deutlich verbilligte Flugtickets für individuelle Rundreisen des gesellschaftseigenen Streckennetzes im Zielland (oder im Verbund mit anderen Airlines auch über Ländergrenzen hinweg). Es gibt viele Airpass-Varianten mit unterschiedlichen Bestimmungen (Nachteil ist die oft kurze Gültigkeitsdauer). Für Radfahrer können Airpässe deshalb interessant sein, weil man damit nicht auf eine bestimmte Region beschränkt ist, sondern mit dem Rad preiswert die schönsten Gebiete eines Landes (und evtl. des Nachbarlandes) anfliegen kann. Details über diese Airpässe erfährt man am besten in Reisebüros oder auch bei den Fluggesellschaften. Besorgen muss man diese Airpässe bereits daheim, im Reiseland selbst werden sie in aller Regel nicht verkauft.

Dann gibt es noch die früher schon beliebten **Open Return Tickets**, wo bei der Buchung das Rückflugdatum offen bleibt. Sie kommen wegen der restriktiven Einreise- und Aufenthaltsbedingungen vieler Länder für Rad-Toureros nur mit Einschränkung in Betracht; trotzdem wollten wir sie hier erwähnt haben. Mehr dazu bei www.workandtravelshop.com u.a.m.

Vorsicht bei Umsteige-Verbindungen!

Bei der Buchung von **Fernrouten** (Neuseeland, Australien etc.) muss man bei der Wahl des Tickets aufpassen, dass das Rad auch vom Abflugs- bis zum Zielflughafen **durchgecheckt** wird, sonst muss man es bei Zwischenlandungen immer wieder neu einchecken. Da Bikes oft über den Sperrgepäckschalter gehen, besteht bei knappen Umsteigezeiten die Gefahr, dass man die Weiterflug-Maschine verpasst! Da ist ein Direktflug letztendlich doch wesentlich nervenschonender als ein unflexibles Billigticket mit festgesetzten und knapp kalkulierten Anschlüssen. **Achtung:** Bei **Zwischenlandungen in den USA** muss man seit einigen Jahren **zwingend am ESTA-Verfahren** teilnehmen, die zeitaufwendige Prozedur bei der **US-Immigration** über sich ergehen lassen (auch wenn man in ein anderes Land weiterfliegt) und sein gesamtes Gepäck inkl. Rad entgegennehmen und dann wieder aufgeben! Man sollte bei dieser Version also beim Ticket-Kauf so etwa drei bis vier Stunden Umsteigezeit einplanen (s. unter „Einreise USA“ auf Seite 134).

Auch bei einem **Airline-Wechsel** muss immer aus- und eingecheckt werden, es sei denn, die Airlines stehen in Kooperation wie z.B. Lufthansa mit Thai, Singapore Airlines, Turkish Airlines (und noch etlichen weiteren in der „Star Alliance“). Sonst Airline-Wechsel möglichst meiden! Ist ein Airline-Wechsel unvermeidbar, z.B. bei einer Fernreise mit anschließendem Inlandsflug, dann sollte man an diesem Tag nicht gerade den letzten Inlandsflug nehmen, weil es Verspätungen geben kann (oft darf man an Flughäfen nicht übernachten, und das Rad ist gerade so schön verpackt). Plant also auch hier genügend Umsteigezeit ein und überprüft unbedingt, ob der Weiterflug vom gleichen Terminal geht (und überhaupt vom gleichen Flughafen? Manche Städte haben einen internationalen und einen regionalen Airport). Wenn nicht, klärt unbedingt schon vorher, wie der Zwischentransport funktioniert (Bus?) und ob bzw. wie das Rad transportiert werden kann.

Aufpassen muss man bei Flügen mit unvermeidlichem Airline-Wechsel auch, dass nicht womöglich bei der Umsteige-Airline weniger Freigeäck erlaubt ist. Das Limit von Inlandsflügen mit kleinen Maschinen beträgt manchmal weniger als 20 kg!

6. Radfahren weltweit mit Radreise-Veranstaltern

Potentielle Weltradler mit einer gewissen Schwellenangst sollten sich überlegen, ob sie nicht bei einem Radreiseveranstalter eine organisierte Rad-Gruppenreise buchen, die es inzwischen auch zu den exotischsten außereuropäischen Zielen gibt. Wer einmal ohne Gepäck den Manali-Leh-Highway im Himalaya oder quer durch die USA biken möchte, findet ebenso ein Angebot bei kommerziellen Reiseveranstaltern wie Afrika- oder Patagonienradler.

Riesiges Angebot Es wäre unmöglich, hier alle Reiseveranstalter aufzuführen! Das passende Radreise-Angebot findet ihr am besten über die Radreisen-Datenbank www.fahrradreisen.de. Dort hat man die Auswahl von über 20.000 weltweiten Radreiseterminen bei mehr als 60 Veranstaltern (einfach die gewünschte Region anklicken). Eine feine Sache! Man kann über diese Seite auch die entsprechenden Kataloge bestellen und viele weitere wichtige Informationen zur Reiseplanung mit dem Fahrrad erhalten. Die Seite www.radreisen.de ist gleichfalls nicht schlecht, wenn man auf der Suche nach einer organisierten Radreise ist. Listen mit ausgewählten Radreiseveranstaltern findet man auch unter www.bikesport.de und www.fahrradreisen-weltweit.de (kleinere Spezialveranstalter mit guten Touren z.B. in Afrika, China und auf Cuba). Und last but not least gibt auch der ADFC (www.adfc.de) jährlich einen dicken Prospekt mit Radreisen heraus (eigene Touren und Angebote von Partnerveranstaltern, für ADFC-Mitglieder vergünstigt).

Tipp: Wenn man eine organisierte Tour in den USA, Canada, Neuseeland, Australien oder auch in einigen südamerikanischen Ländern buchen will, lohnt evtl. die direkte Buchung bei dortigen Veranstaltern.

C. Informationsbeschaffung, Bücher, Internet

1. Wie an neueste Länder-Infos gelangen?

„Die größte Herausforderung unserer Gesellschaft“, so stand vor einigen Jahren in einer Tageszeitung zu lesen, „ist der Eintritt ins Informationszeitalter“. In dieses Zeitalter sind wir seither längst eingetreten, aber perverserweise hat sich die Informationsbeschaffung dadurch nicht vereinfacht, im Gegenteil. So schwappet beispielsweise heute der Markt praktisch über mit allgemeinen Reiseführern, bei Tourismus-Messen wie CMT, REISEN und ITB kannst du zu nahezu jedem Land der Welt rucksackweise Prospekte abtragen, und wenn du erst anfängst, im Internet herumzsurfen – so viele Tage kann es gar nicht regnen, wie du brauchst, um die auch zu kleinen und kleinsten Themen gebotenen Infos in dein Hirn hineinzusaugen. Ob sie dir etwas nützen, ist die andere Frage.

Wichtig ist es also, gezielt und systematisch vorzugehen. Dieses Kapitel soll dir dazu Anstöße geben, wohl wissend, dass die Infos, Strukturen und Empfehlungen hier vereinzelt schon bei Drucklegung dieses Buchs wieder Makulatur sein können. Die Informationsgesellschaft bringt halt auch den rasend schnellen Wandel mit sich.

Infos von Globetrottern

Die besten Informationen für eine geplante Radtour gibt es natürlich von anderen Radlern oder Travellern, die in deinem Zielgebiet zugange waren. Beliebt ist etwa das alljährlich im Juni in (meistens in Altnau am Bodensee) stattfindende **Internationale Fernradler-Treffen**, eine kaum strukturierte, zwanglose und deshalb sehr sympathische Veranstaltung – Info und Anmeldung über www.fernradler.ch. Auch das bekannte **Radreise-Forum** (www.radreise-forum.de, mehr dazu unten bei den Internet-Infos) veranstaltet ab und an Treffen, wo Mitglieder von ihren Reisen berichten.

Ziemlich bekannt und gut aufgestellt ist die **DZG**, die „Deutsche Zentrale für Globetrotter e.V.“ (www.globetrotter.org), eine lockere Vereinigung von ca. 850 Weltenbummlern. Die DZG fördert die Kommunikation zwischen Globetrottern und sammelt einschlägige Reiseinformationen, die für Individualreisen notwendig und nützlich sind. Es gibt die Mitgliederzeitschrift „Der Trotter“; auch Treffen werden organisiert. Etliche Mitglieder der DZG haben Spezialwissen über einzelne Länder und können evtl. weiterhelfen. Anschrift: DZG, Postfach 22, 66284 Quierschied. Hier kann man auch das nützliche „Selbstreise-Handbuch“ bestellen (mittlerweile sind es zwei Bände, s. bei Nachschlagewerke weiter unten).

Für Schweizer gibt es den **Globetrotter-Club Schweiz**, Rennweg 35, CH-8023 Zürich (www.globetrotter.ch) mit Travel-Service-Läden in 12 Städten. Herausgegeben werden die Hefte „Globetrotter – das Reise-Magazin für Weltentdecker“, der informative „Reiseplaner“ sowie das „Travel-Info“ mit den wichtigsten Basisinformationen für weltweites Reisen.

Infos von Fahrrad-Clubs

Der **ADFC** ist der Allgemeine Deutsche Fahrrad Club (www.adfc.de) mit diversen Landesbezirken. Die Bundesgeschäftsstelle ist in Bremen. Der Club stellt eine Menge (europäischer) Länderinformationen ins Web und gibt (für Mitglieder) die Zeitschrift „Radwelt“, Informationshefte für Reisen mit dem Rad sowie (wie weiter oben schon erwähnt) einen Katalog mit internationalen Radreisen heraus, auch außerhalb Europas. Jährlich wird eine Radreisemesse veranstaltet (mehr unter www.messen.de).

Die **ACA** (www.adventurecycling.org, ehemals BikeCentennial) ist der größte Radclub der USA mit eigenem Kartenwerk, Ausrüstungs- und Buchversand. Mehr Details s. „USA“.

Der englische **CTC** (Cyclists' Touring Club, www.ctc.org.uk) bringt Info-Sheets für verschiedene Länder der Welt heraus und hat Radfahrerberichte von Touren durch Länder und Kontinente. Eine riesige Fundgrube!

Infos von Freundschafts- gesellschaften

Für etliche Länder gibt es in Deutschland und auch im anvisierten Reiseland (private) Organisationen, Gesellschaften und Vereine, die als Kontaktstelle und zum Austausch von kulturellen Belangen dienen (z.B. Euro-Arabischer Freundeskreis, Lateinamerikanischer Freundeskreis, Japanisch-Deutsche Gesellschaft usw.). Sie geben Informationen und oft auch Broschüren und Zeitschriften heraus. Eine Anschriften-Liste dieser Gesellschaften steht im „Selbstreise-Handbuch“ oder man findet sie über die Seite www.laenderkontakte.de. Vielleicht könnt ihr auf diese Weise schon im Voraus Kontakte zu Menschen eures Ziellands knüpfen. Gut sind auch Kontakte über ausländische Studentenvereinigungen.

Weitere (europäische) Globetrotter-, Radler- und Wanderclubs findet man auf der Website der DZG, www.globetrotter.org.

2. Reise-Infos aus dem Internet

Vorbemerkung: Jeder Versuch, hier auch nur ansatzweise einen Überblick über das Angebot an Reiseinformationen, Tourenberichten, Diskussionsforen, Anbieteradressen und Reisepartner-Suchmöglichkeiten im WorldWideWeb zu geben, ist von vornherein zum Scheitern verurteilt... Gebt einen oder besser zwei Suchbegriffe in eine der üblichen Suchmaschinen wie www.google.de, www.fireball.de, www.yahoo.com u.v.a.m. ein – z.B. „Kenia“ und „Fahrrad“ oder „Montevideo“ und „Hostal“ oder was auch immer. An dieser Stelle findet ihr eine **kleine Auswahl hilfreicher Rad- und allgemeiner Webseiten** für den Querweltein-Biketrip. Informative Seiten über einzelne Länder und Spezialthemen stehen dann in den entsprechenden Kapiteln.

Rad-Webseiten

Ein umfassendes und gutes deutschsprachiges Informationsportal rund ums Rad ist www.rad-reise-service.de. Eine kleine Sammlung von Radreise-Infos findet man auch auf www.radreise.de. Die beste Datenbank für Radreise-Berichte aus aller Welt ist aber sicher www.crazyguyonabike.com (auf Englisch). Interessant ist außerdem <http://bicycletouringpro.com> („Welcome to the wonderful World of Bike Touring“). Dann gibt es die gute Seite www.bikely.com, auf der engagierte Radler weltweit gute Radrouten einstellen – ganz brauchbar, wenn man beispielsweise einen gangbaren Weg durch New York City oder Melbourne sucht. Das **beste Forum für Reiseradler** ist www.rad-reise-forum.de (auch unter www.rad-forum.de und www.bikefreaks.de zu finden). Wo kriegt man aktuell GUS-Visa in China? Guter Radladen in Kathmandu? Fongo derzeit per Rad möglich? In diesem Forum findet sich mit Sicherheit zu jeder auch noch so ausgefallenen Frage jemand, der etwas zur Klärung beitragen kann; das gilt auch für Radtechnik, Radzubehör und weitere Themen. Übrigens sind etliche Mitglieder des Radreise-Forums auch Co-Autoren in diesem Buch.

Radreise- Linklisten

Einige engagierte Reiseradler präsentieren nicht nur ihre eigenen Touren im Web, sondern sammeln auch Reiseberichte anderer Radler. Viele der beschriebenen Reisen liegen natürlich eine Weile zurück, andere sind topaktuell; man muss selektiv und mit Augenmaß lesen. Manche Links verschwinden auch wieder quasi über Nacht aus dem Web, vor Überraschungen ist man da nie ganz sicher (das gilt natürlich auch für alle anderen in diesem Buch genannten Internetadressen). Trotzdem: Diese Linklisten sind absolut erste Wahl, wenn man reiseradlerspezifische Infos sucht. Da wäre etwa www.velofahren.de von Karl Brodowsky, eine der umfangreichsten Linksammlungen überhaupt; sie enthält weltweite Rad-Reiseberichte. Gleichfalls sehr zu empfehlen ist www.trentobike.org – hier findet sich fast zu jedem Land der Welt etwas. Auch Michael Schmitz hat eine schöne Linksammlung unter www.rad-touren4u.de („Radtourer-Liste“ anklicken, mit Tipps zur Tourenplanung). Gute Radreise-Links findet man noch auf www.bicycletraveller.de, der Homepage von Langzeit-Reiseradler Tom Schleicher (und auch seine eigenen Touren) sowie auf

www.pedalglobal.net und www.radtouren.de. Andere Linklisten sind auf Kontinente, Regionen oder Länder bezogen. Da gibt es z.B. die Seite www.transamazon.de von Michael Merz für Lateinamerika-Radler mit Rad-Reiseberichten selbst für die hintersten Ecken, in allen Sprachen (South America Bicycle Links anklicken). Oder www.marokko-per-rad.de von Jan Cramer. Mehr unter den Kontinent- bzw. Länderkapiteln.

Weitere Reise-Linklisten

Die meisten Linklisten sind nicht auf Radler spezialisiert, sondern auf allgemeine Reiseinfos oder auf Reiseberichte aus aller Welt (meistens von Rucksackreisenden). Aus diesen Seiten kann man trotzdem auch als Rad-Tourero oft sehr viel Nutzen ziehen. Beginnen wir mit den Reiseberichten: Da wäre z.B. www.1001-reiseberichte.de zu nennen, auch www.derreisetipp.de, www.reiseberichte-welt.de, www.reiseberichte.com und www.reiseberichte-aus-aller-welt.de. Eine Fundgrube ist auch die Backpacker-Seite www.rastlos.com. Gut sortierte Seiten mit vielen allgemeinen Reiselinks sind etwa www.fernweh.com und www.reiselinks.de (mit der Rubrik „Radreisen“). Und es gibt ein deutsches Internetverzeichnis (www.internet-verzeichnis.de) mit über 4000 Links zum Reisen allgemein.

Radreiseberichte

Hier nur mal acht Bikesites, die uns persönlich hervorragend gefallen haben – eine ganz subjektive Auswahl, man hätte noch Hunderte mehr nennen können: Einfach gut, kurzweilig und informativ ist die Homepage des zweimaligen Weltumradlers Peter Smolka: www.tour-de-friends.de. Eric Schambion und Amaya Williams haben sich zum Ziel gesetzt, jedes Land dieses Planeten zu beradeln. Sie sind schon ziemlich weit damit: Siehe www.worldbiking.info, mit sehr guten Infos zu allen bisher bereisten Ländern. Bernward Elsel (www.bike-together.de), Reiseradler des Jahres 2008, radelte mit dem Liege-Tandem von Aachen nach Kapstadt – der zweite Platz blieb für Mitradler frei! Aktuell sicher die beste Afrika-Seite für Radler hat Maurizio Ceraldi (www.ceraldi.ch), mit spannenden Berichten und erstklassigen Fotos. Dann www.ernst-christen.ch: Schweizer per pedales von daheim nach Thailand, zwischenzeitlich als buddhistischer Mönch ordiniert, dann weiter mit dem Ziel der Weltumrundung (mit vielen GPS-Daten). Schon legendär ist die Seite von Beat Heim (www.betzgi.ch), der alle Kontinente mehrfach beradelt hat und den es meist zu den höchsten Pässen zieht. Wilfried und Gisela Hofmann waren von 2007 bis 2011 auf Welt-Radtour. Nach nicht allzu langer Zeit zog es sie wieder in die Welt hinaus – als Wanderer mit Handwagen (www.grenzenlosabenteuer.de). Auch Florian Schmale lässt die Leser an seiner interessanten Welt-Tour teilnehmen: www.onemanonebikeoneworld.com – wie schon der Name sagt. Noch etliche weitere im „Kontinente und Länder“-Teil.

Sonstige informative Websites

Verwiesen sei bei dieser Gelegenheit nochmals auf die Seite des Auswärtigen Amts (www.auswaertiges-amt.de), vor allem wegen der stets aktuellen Sicherheitshinweise, und auf www.konsulate.de. Gute länderkundliche Informationen gibt es auch auf der Seite www.laender-lexikon.de. Auf www.derreisefuehrer.com findet man kompakte Kurzinformationen zu allen Ländern der Welt, von Geografie über Bevölkerungsdichte bis Netzspannung. Dasselbe gilt für www.isic.de – auf studentische Bedürfnisse zugeschnitten und mit guten Reise-Infos wie etwa Visa-Bestimmungen, Anreise, Transport im Land u.v.m. Länderdaten stellt übrigens auch (wer hätte das gedacht) die CIA ins Web: www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook. Die Welt-Zeitzone sind nur der kleinste Teil der guten und umfangreichen Informationen auf der Website www.weltzeituhr.de. Dann gibt es natürlich noch die erstklassige Internet-Enzyklopädie www.wikipedia.org mit erstaunlich viel Wissenswertem zu nahezu jedem Thema und auch zu jedem Land. Auf der Seite des Reisemagazins „GEO“ (www.geo.de) kann man sehr schön durch sein Wunschziel betreffende Berichte und Reportagen surfen (Rubrik „Reisen und Länder“, dann Land eingeben oder Archiv). Und alles zum weltweiten Wettergeschehen findet man gut und aktuell auf www.wetteronline.de. Zum Abschluss

nochmal zwei gute Foren: Im Thorntree Forum von Lonely Planet (www.lonelyplanet.com/thorntree) gibt es praktisch zu jedem Ziel auf der Welt topaktuelle Infos anderer Traveller. Und unter www.weltreise-forum.info betreibt Klaus Därr, professioneller Weltreisender und Ausrüstungs-Spezialist, eine der umfangreichsten und komplettesten Seiten für Globetrotter überhaupt.

3. Reiseführer

Trotz Internet, Messen und Globetrotter-Vereinigungen: Wer sich tiefer schürfende Erkenntnisse über die Besonderheiten, die Topografie, das Klima, die Kultur etc. seines Reiselandes aneignen möchte oder exakte Strecken-Infos zu seiner geplanten Tour sucht, der kommt um den Kauf eines guten Reiseführers (oder mehrerer) nicht herum. Je besser man sich vorher informiert, desto besser kann man sich dann auf die Reise einstellen und vorbereiten. Ist es nicht auch etwas Wunder schönes, abends vor dem Einschlummern im Zelt oder in einer einfachen Herberge noch ein paar Zeilen zu lesen? Und wie könnte man schöner einen Regentag überbrücken? Auf jeden Fall: Wir (Sybille und Thomas) würden lieber ein paar Ausrüstungsteile oder Klamotten zu Hause lassen als unsere kleine Reisebibliothek – und wir wissen, so geht es außer uns noch vielen.

Reiseführer- Arten

Wie für das vorhergehende Kapitel „Internet“ gilt auch für das Thema „Reiseführer“: Eine umfassende Literaturliste ist bei dem Wust an angebotenen Werken schlicht nicht möglich. Zur Systematik: Es gibt **Standardwerke**, die beispielsweise jede Menge Übernachtungsmöglichkeiten, Restaurants und Lebensmittel-Nachschubmöglichkeiten für Regionen, Länder oder ganze Kontinente aufzählen. Dann, und das ist die größte Gruppe, gibt es **Länder- oder Gebiets-Reiseführer** mit vielen detaillierten Hintergrund-Informationen. Seit Jahren gibt es auch spezielle **Radführer**, auch zu außereuropäischen Ländern – Reiseradler sind durchaus nicht nur auf allgemeine oder Globetrotter-Reiseführer angewiesen.

Radführer

Dieses Literatur-Genre glänzt vor allem durch gute Routentipps und Streckenbeschreibungen. Da wären zunächst aus dem Verlag Reise Know-How (www.reise-know-how.de) zu nennen das **BikeBuch USA/Canada**, das **Lateinamerika BikeBuch** (s. dazu auf www.bikeamerica.de unter „Bücher“, mit Inhaltsverzeichnis und Leseprobe), und natürlich (neben dem vorliegenden Fahrrad Weltführer) auch **Europa per Rad** (früher als Fahrradführer Europa bekannt). In englischer Sprache hat etwa **Lonely Planet** (www.lonelyplanet.com) Radführer im Programm („Cycling Australia“ u.a.m.). Mehr dazu und zu anderen Werken im Teil 4 „Kontinente und Länder“ bei den entsprechenden Zielgebieten; dort sind oft auch Radreise-Erzählungen aufgeführt. Erlebnisbücher von globalen Radtouren siehe Teil 4, „Weltumradlungen“.

Länder- Reiseführer

Von den länderbezogenen Reiseführern haben wir eine gute Auswahl bei den jeweiligen Länderkapiteln gelistet. Das ist gar nicht so einfach – die Regale der Reisebuchhandlungen biegen sich unter meterweise Bedrucktem. War früher das Angebot knapp und meist veraltet und war man froh, überhaupt ein einigermaßen brauchbares Buch zu finden, so liegt heutzutage das Problem darin, aus den Dutzenden, die es für jedes einzelne Land gibt, die für Radfahrer nützlichsten Werke herauszufiltern. Immer mehr erscheinen auch als eBook – es ist einfacher geworden heute, eine Reise-Bibliothek mit sich herum zu pedalen.

Hier ein paar **Auswahl- und Kauftipps**: Vermeidet banale, biedere, uninformative Bücher, die nur Sehenswürdigkeiten aufzählen und die in der Regel auf Pauschaltouristen zugeschnitten sind. Globetrotterbücher und Führer für Individualreisende sind konkreter, detaillierter und aktueller (im Impressum nachsehen – viele Auflagen sind ein Qualitätsmerkmal) und sie geben auch ausführliche, sensible Hinweise zum Alltagsleben der Menschen. Für Radfahrer wichtig sind billige

Unterkünfte und Restaurants, Treffpunkt-Hotels der Rucksackreisenden und natürlich Streckenbeschreibungen, auch wenn diese evtl. aus Reiseführern für Auto- oder Motorradfahrer stammen. Preisangaben sind in der Regel bei allen Führern nur Anhaltswerte, rechnet immer mit höheren Kosten. Da wo man am längsten bleibt, braucht man den genauesten Führer.

Führende **Verlage** mit Büchern für Individualreisende sind Reise Know-How (www.reise-know-how.de) und www.reisebuch.de), auch DuMont (www.dumontreise.de, Reihe „Richtig Reisen“), Stefan Loose (www.stefan-loose.de, beim DuMont Verlag), der Michael Müller Verlag (www.michael-mueller-verlag.de), Peter Meyer (www.meyer-reisefuehrer.de) und ein paar kleinere mehr. Die große australisch-englische Globetrotter-Reiseführerserie Lonely Planet (www.lonelyplanet.com) hat zu so ziemlich allen wichtigen Reiseländern ein passendes Buch zu bieten (wie erwähnt auch Radfahrer). Der englische Verlag Hilary Bradt verlegt gleichfalls empfehlenswerte Globetrotter-Reiseführer (www.bradtguides.com), ebenso Moon Travel Guides (www.moon.com), Rough Guides Press (www.roughguides.com) und Le Routard (www.routard.com, auf Französisch).

Standardwerke

Da gibt es naturgemäß nicht ganz so viele. Einige **Lonely-Planet-Bücher** gehören bestimmt dazu (der Übergang zu den detaillierten Länder-Reiseführern ist fließend) wie der „East Africa Guide“ oder „Central America on a Shoestring“ und etliche andere mehr. Dann die englische Reihe **Footprint Handbooks** (www.footprintbooks.com), die z.B. das legendäre „South American Handbook“ herausgibt (bereits seit 1921, jährlich neu). Weniger ein Standardwerk im herkömmlichen Sinn, aber eine nette Quelle für weltweite Inspirationen ist „1000 Places to see before you die“ von Patricia Schultz, das in 25 Sprachen erschienen ist.

Eine **Übersicht** über das **Angebot an weltweiten Reiseführern** findet man auf den Seiten des Internet-Buchhandels, etwa bei Amazon (www.amazon.de, auch www.amazon.com) und anderen mehr. Dort das entsprechende Land bzw. Zielgebiet in die Suchfunktion eingeben (auch unter „englische Bücher“ schauen). Einen nach Verlagen sortierten Überblick über das lieferbare Angebot bietet der Katalog des Großhändlers Geo Center (www.geocenter.de) – bestellen muss man aber im Buchhandel.

Bereist man mehrere Länder, ist es wegen Gewicht und Volumen kaum möglich, für alle Länder Reiseführer mitzuführen. Man kopiert sich das Wichtigste und Informativste aus mehreren Führern heraus (evtl. verkleinern oder den Führer zerschneiden) und stellt sich so einen ganz speziellen für seine Reiseroute zusammen oder/und legt gleich seinen Schwerpunkt auf eBooks.

4. Sonstige nützliche Bücher

Neben Reiseführern gibt es auf dem Markt noch Nachschlagewerke, Radbücher und eine Menge Bücher zu speziellen oder allgemeinen Reise-Themen – hier eine Auswahl.

Nachschlagwerke

Jährlich neu erscheint der **Fischer Weltatmanach**, mit Daten, Zahlen, der politischen Lage aller Länder der Welt. Erhältlich auch als CD-ROM, s. www.weltatmanach.de. Von der DZG (s. oben, www.globetrotter.org) wird das **Selbstreise-Handbuch** herausgegeben (zwei Bände: „Weltreise“ und „Outdoor“), Autor Norbert Lütke, erscheint im Peter Meyer Verlag Frankfurt. Diese sehr empfehlenswerten Bände listen zusammen auf rund 600 Seiten alle nur denkbaren Aspekte für die Reiseplanung und für unterwegs auf – Literatur und Informationsquellen für Globetrotter, Ausrüster-Läden, Sanfter Tourismus, Wissenswertes vor der Reise, Reisemedizin, Billigflug-Büros, Globetrotter-Treffen, Adressen der Botschaften und Konsulate aller für Deutsche visapflichtigen Staaten, Fremdenverkehrsämter u. Informationsstellen außereuropäischer Staaten u.v.a. mehr. Sehr hilfreich ist das „Länderlexikon A–Z“ und in Band 2 „Die Welt im Internet“ mit Länder-www-Adressen.

Rad-Bücher zur Reisevor- bereitung

Ein gutes Buch für Einsteiger ist **Radreisen: Ausrüstung – Planung – Durchführung** von Andreas Bugdoll, Conrad Stein Verlag 2012. Behandelt in knapper Form alle Aspekte des Reiseradels, von der Auswahl des richtigen Fahrrades und seiner Komponenten über die Ausrüstung bis zur Planung und Durchführung einer Tour, mit Praxistipps. Ähnlich das **Radreisen Basishandbuch** von Sven Bremer aus der Reihe PRAXIS von Reise Know-How, 3. Auflage 2012. Die Themen reichen von „Grundsätzliche Überlegungen“ über „Fahren in den Bergen“ und „Pannenhilfe“ bis „Radreise mit Kindern“. Auch nicht schlecht ist **Fahrradfahren Ultraleicht** von Roland Schmellenkamp, Conrad Stein Verlag 2011. Hier gibt es viele Tipps, wie man seine Ausrüstung gewichtsmäßig optimieren kann. Und: Bastel-Greenhorns sollten unbedingt schon vor der großen Tour mal ein wenig üben und sich mit der **Radtechnik** auseinandersetzen. Hier nur zwei empfehlenswerte (von –zig angebotenen) Technikbücher: „Bike-Reparatur & Wartung“ von Jochen Donner, Delius Klasing Verlag und „Die Fahrrad-Werkstatt: Reparatur und Wartung“ von Rob van der Plas, BVA.

Reise-Sach- bücher, Hinter- grundliteratur

Die Sprachführer der RKH-Reihe **Kauderwelsch** (s. unter www.reise-know-how.de) bringen Bewegung in die Unterhaltung mit Bewohnern fremder Länder. Sie machen Schluss mit dem System vorformulierter Sätze, denn das Ziel ist freies Sprechen, echte Konversation. Da gibt es nicht nur die Bände „Spanisch für Lateinamerika“ und „Hochchinesisch“, sondern auch z.B. „Jemenitisch-Arabisch“ oder „Cuba Slang“ und „Kinyarwanda für Ruanda und Burundi“. Etliche Kauderwelsch-Führer sind auch als CD-ROM erhältlich.

Dann wäre noch die RKH-Reihe **KulturSchock** zu nennen – diese Bücher sollen Hintergründe, Alltag und Religion, Denk- und Lebensweisen im Zielland oder im besuchten Kulturkreis erklären, eine Orientierungshilfe im fremden Alltag sein und damit Vorurteile abbauen. Zu der Sparte Hintergrundliteratur, Tourismsethik, Verhaltens- und Verständnis-Führer gehören auch die bekannten und bewährten **Sympathie-Magazine** des Studienkreises für Tourismus und Entwicklung e.V. Für etwa 60 Länder, darunter auch Spezialthemen, mehr dazu unter www.sympathie-magazin.de. Spezielle Dritte-Welt-Literatur bringen außerdem die Verlage Hammer (www.peter-hammer-verlag.de, Literatur aus und über Afrika und Lateinamerika), Lamuv (www.lamuv.de) und Union (www.unionsverlag.com) heraus.

Schon älter, aber antiquarisch noch aufzutreiben ist das Buch **Gesichter der Erde** von Horst Eichler (Touristikbuch Hannover); eines der besten Handbücher zum Verständnis unserer Welt. Wer es gelesen hat, wird doppelten Nutzen aus seiner Tour ziehen, weil es sämtliche Natur-, Bevölkerungs- und auch kulturellen Aspekte der Welt anschaulich beschreibt und erklärt. Ersetzt beinahe ein Schulleben Geografieunterricht!

Gut und vielseitig sind generell auch die Bücher der Reihe **PRAXIS** von Reise Know-How, u.a. Reisefotografie (von Helmut Hermann und Klaus Werner), Outdoor-Praxis, Erste Hilfe unterwegs, Reise-Kochbuch und etliche Titel mehr. Einige davon sind in den jeweils entsprechenden Kapiteln dieses Buches aufgeführt.

D. Navigation, Landkarten, GPS (JG, JF, BZ, CD, PS)

1. Vorab-Übersicht der Möglichkeiten

In den letzten Jahren hat sich viel getan bei der Navigation. Gute **GPS-Geräte** sind günstiger und die Auswahl an verfügbaren Karten ist größer geworden, und selbst mit einem GPS-fähigen **Smartphone** kann man mittlerweile navigieren. Dank GPS ist es heute möglich, Strecken zu fahren, an die man sich früher nie gewagt hätte. Auch wird jeder, der schon einmal *mit* und *ohne* GPS durch eine chinesische Millionenstadt geradelt ist, die Nützlichkeit einer solchen Technologie zu schätzen

wissen und diesen Fortschritt einhellig begrüßen. Eine tolle Sache – selbst wenn man dabei weniger Kontakt zu den Einheimischen hat, weil man nämlich kaum noch nach dem Weg fragen muss.

Grundsätzliche Überlegungen

Für die Vorplanung einer Radreise durch ein ganzes Land oder gar durch einen Kontinent braucht man zunächst mal eine gute Übersicht. Hier sind **Papierkarten** noch immer im Vorteil. Natürlich geht das auch auf einem Bildschirm – mittels **digitaler Karten**, die man als Kartenwerk kaufen, aus dem Internet herunterladen oder durch das Einscannen von Papierkarten selbst erzeugen kann. Auch Online-Angebote wie **Google Earth** und Google Maps sind hier ein wahrer Segen. Jeder erfahrene Rad-Tourer hat da seine eigenen Präferenzen – auf einem GPS-Gerät ist eine solche Planung aber nicht möglich.

Auf einer langen Reise wird man sicher nicht die gesamte Strecke in allen Details schon vorher planen, sondern dies unterwegs von Zeit zu Zeit machen. Um solche Teilstrecken dann mit dem GPS-Gerät abzufahren muss man einen **GPS-Track** erstellen (oder einen herunterladen). Hat man ein **Laptop** mit darauf installierten Karten dabei, geht das jederzeit, ohne online gehen zu müssen. Verschiedene Software unterstützt einen dabei (dazu weiter unten mehr). Ohne Laptop muss man ein **Internetcafé** aufsuchen und die Planung dort machen. Wie auch immer – die geplanten Tracks müssen dann irgendwie auf das GPS-Gerät kommen. Das funktioniert mit dem eigenen Laptop allemal besser.

Während der Fahrt kann das GPS-Gerät der Navigation dienen, aber auch dem Aufzeichnen eines eigenen Tracks. Je nach Einsatz des Geräts muss man sich überlegen, wie man die **Stromversorgung** löst. Soll das Gerät ständig eingeschaltet sein, ist eine mobile Stromversorgung zwingend. Wird es nur ab und an verwendet (bei Navigationsproblemen), ist das nicht unbedingt nötig (mehr zur Energieversorgung elektronischer Geräte s.S. 99 f). Nachstehend jetzt alles zu den Themen Landkarten und GPS en detail.

2. Landkarten

Daheim besorgen

Wie bei Büchern ist es weniger ein Problem, von jedem Land und nahezu jeder Region der Erde Karten zu bekommen. Doch wie findet man aus dem Riesen-Angebot die für Rad-Ferntouren am besten geeigneten heraus?

Erste Erkenntnis: In den weitaus meisten Fällen ist es besser, sich sein Kartenmaterial schon daheim zu besorgen. Nicht nur wegen der Tour-Vorplanung, sondern auch deshalb, weil Karten unterwegs fast immer schwieriger aufzutreiben sind als zuhause. Viele kleinere und arme Länder unterhalten gar kein eigenes kartografisches Institut, und dann gibt es immer noch Staaten, die Herstellung, Vertrieb

... und wohin jetzt?
Wegzeiger in Syrien



und Verkauf von Landkarten militärischem Sicherheitsdenken unterordnen. In vieler anderen Ländern werden Karten hergestellt, die schlicht und ergreifend nichts taugen oder total veraltet sind, weil das darauf abgebildete Straßen- und Wegenetz noch aus der Kolonialzeit stammt.

Deshalb: Besorgt euch möglichst alle Karten schon hier (Bezugsquellen s. weiter unten) und lasst sie euch bei einer längeren Reise zusammen mit den Reiseführern per Post nach- bzw. vorausschicken.

Welche Karten für eure Tour in Frage kommen steht an den entsprechenden Stellen im Teil 4 „Kontinente und Länder“. Auch in den empfohlenen Länder-Reiseführern gibt es noch Karten-Empfehlungen. Übrigens: Ein paar ganz wenige Länder haben auch Kartenwerke, die besser sind als die bei uns erhältlichen, z.B. die von Copec in Chile, die hierzulande nicht verkauft werden.

Erster Überblick

Oft will man sich einmal einen **ersten Eindruck** von seinem Zielgebiet verschaffen. Da bietet sich die Übersicht der *University of Texas Map Collection* an: www.lib.utexas.edu/maps/map_sites/country_sites.html. Auf Tour gehen kann man damit allerdings noch nicht; dazu braucht es detailliertere Karten. Auch **Google Earth** und **Google Maps** liefern natürlich einen guten Überblick oder die Seite www.worldmapfinder.com. Eine umfassende Aufstellung, was es weltweit so an Karten zu kaufen gibt, findet man etwa bei www.maps.com (einem der größten Kartenhäuser der USA), sortiert nach Kontinenten und Ländern. Der schon bei den Reiseführern erwähnte Katalog des Großhändlers Geo Center (www.geocenter.de) verschafft einen guten Überblick zum in Deutschland erhältlichen Angebot an gedruckten Landkarten.

Rad- und Straßenkarten

Speziell für **Radfahrer entwickelte Karten** werden von Radclubs aufgelegt; sie zeigen in der Regel empfehlenswerte Routen, Steigungsstrecken, Campingplätze etc. Doch solche Karten gibt es meist nur für europäische Länder bzw. für USA/Canada, Australien und Neuseeland (s. dort). In fast allen anderen Fällen wird man sich mit den herkömmlichen, für Autofahrer konzipierten **Straßenkarten** zufriedengeben müssen. Die sollten genügend Unterscheidungen über die Beschaffenheit der Straßen und Pisten aufweisen. Gute Ausgaben lassen auch die Oberflächengestalt (Topografie) eines Landes erkennen.

Mit etwas Erfahrung kann man auch aus einfachen Karten viel herauslesen: Autofreie Straßen finden sich eher in dünn besiedelten Gebieten, viele enge Kurven deuten auf große Höhenunterschiede hin, Straßen entlang von Eisenbahnlinien und Flüssen sind meist ohne große Steigungen – doch Vorsicht bei Küsten- und Seeruferstraßen, da darf man nicht unbedingt von ebenen Straße ausgehen...

Auch renommierte Karten weisen Fehler auf, oft stimmen die km-Angaben nicht, der Straßenverlauf ist teilweise falsch oder neue Straßen fehlen noch. Man sollte sich also, besonders bei Karten von Drittwelt-Ländern, Wüsten und anderen kaum besiedelten Regionen, nicht voll auf sie verlassen. Politische oder touristische Karten hingegen taugen in aller Regel generell nicht zum Radfahren.

Hier eine **Auswahl von Kartenverlagen**, die von internationaler Bedeutung sind und eine Reihe ordentlicher Straßenkarten im Programm haben, in alphabetischer Reihenfolge: Borch (früher Berndtson & Berndtson, www.borch.com), Freytag & Berndt (www.freytagberndt.com), International Travel Maps & Books Ltd. (ITM bzw. ITMB, www.itmb.com), Marco Polo (www.mairdumont.com, s. dort unter „Karten“), Michelin (www.michelin.fr, „Voyage / Cartes et Atlas“ anklicken), National Geographic (www.natgeomaps.com), Nelles (www.nelles-verlag.de), und auch RKH (www.reise-know-how.de) hat in seinem World Mapping Project Karten selbst für exotische Länder. Etliche Kartenwerke, etwa die von RKH, sind auch digital erhältlich. Weitere Hersteller sind in den Länderkapiteln angeführt. Eine gute Aufstellung von Kartenverlagen findet man im Wiki des Rad-Forums: <http://radreise-wiki.de/Kartenverlage>.

Militär- und Fliegerkarten

ONC und TPC-Karten: Das ONC-(Operational Navigation Chart) Flug-Kartenwerk 1:1 Mio. umfasst die ganze Erde (mit Ausnahme von Canada und Australien), ist aktuell mit topografischen Angaben und Geländedarstellung, jedoch nur mit grobem, wenig klassifiziertem Verkehrsnetz, denn schließlich sind diese Karten ja für den Überblick aus der Luft gedacht. Hauptsächlich zu empfehlen sind sie für Gebiete ohne gutes Kartenmaterial. Das gleiche gilt für die TPC-Flugkarten, doch die sind mit ihrem Maßstab 1:500.000 detaillierter. Vorsicht mit solchen Karten in „empfindlichen“ Ländern, man setzt sich evtl. dem Verdacht der Spionage aus! Erhältlich etwa bei Därr in München (s. unten / Bezugsquellen).

Sowjetische Generalstabskarten: Ein vom russischen militärgeografischen Institut herausgegebenes Kartenwerk in den Maßstäben 1:1 Mio., 1:500.000, 1:200.000 und 1:100.000. Umfasst die ganze Erde, mit sehr guter Geländedarstellung und besserer Information was Orte, Straßen, Pisten, Eisenbahnlinien, Brunnen etc. angeht als die o.g. Fliegerkarten. Jedoch stammen diese Karten noch aus der Sowjet-Zeit, sind meist nicht mehr auf dem neuesten Stand und nur als Ergänzung für Gebiete geeignet, für die es keine anderen, geeigneteren Karten gibt (z.B. Sahara). Beschriftung in kyrillisch. Gleichfalls bei Därr erhältlich, einige Blätter mit nachträglich angebrachter deutscher Beschriftung. Für die Russenkarte gibt es auch Zugriff im Internet (s. dazu etwa unter https://de.wikipedia.org/wiki/Sowjetische_Generalstabskarte oder <http://loadmap.net/en>).

Weitere Kartentipps

Es klingt komisch, doch es ist so: Je mehr Straßen es in einem Land gibt, desto wichtiger werden Karten – um nämlich dem Verkehr ausweichen zu können! Ein Extrembeispiel sind die USA. Wo es kaum Straßen gibt, gibt es in der Regel auch kaum Autos. In Ballungsräumen muss man zudem einigermaßen zielsicher im Straßengewirr navigieren können.

In Ländern mit eigenem Alphabet bzw. mit eigenen Schriftzeichen (arabische Länder, Thailand, China u.a.) sollte man im Land weitere Karten kaufen, denn nur so ist – durch Vergleich mit lateinisch gedruckten Karten – unterwegs überhaupt eine Orientierung möglich (Einheimische können meist nur ihre Schriftzeichen lesen).

Macht euch auch mit den geografischen Begriffen in der Sprache eurer Reise Länder vertraut (z.B. Río = Fluss in Ländern, in denen Spanisch gesprochen wird, Djebel = Berg in arabischen Ländern, La = Pass in Tibet etc.). Gute Atlanten haben meist ein solch entsprechendes Verzeichnis. Und immer die neueste Ausgabe der Karten verlangen!

Bezugsquellen

Nicht einfach ist es, ein Fachgeschäft zu finden, das eine große Auswahl an detaillierten Karten hat und auch noch alle vorrätig, damit man sie anschauen und vergleichen kann. Am besten fündig wird man bei Großstadt- bzw. in gut sortierten geografischen Buchhandlungen oder in den Ladengeschäften bzw. Katalogen der großen Reiseausrüster wie z.B. Därr (www.daerr.de) und Lauche & Maas (www.lauche-maas.eu) in München oder Globetrotter (etliche Filialen in Deutschland, www.globetrotter.de). Bei allen kann man natürlich auch online bestellen. Dann gibt es auch Spezialfirmen (teils mit Ladengeschäft), die nahezu jeden Kartenwunsch erfüllen und teilweise auch eine fundierte Beratung bieten können. Dazu gehören z.B. Schropp in Berlin (www.landkartenschropp.de), der Landkartenshop Michael Ritz in Mönchengladbach (www.landkartenshop.de, sehr guter Internetauftritt, betreibt auch ein umfassendes Archiv für historische Karten), das Landkartenhaus Angermann in Wiesbaden (www.landkartenhaus.de) und Mollenhauer & Treichel in Kiel (www.mapfox.de). Letztere Firma hat auch unter www.allmaps.de einen sehr guten Internet-Shop.

In der Schweiz: Travel Book Shop Zürich (www.travelbookshop.ch), Atlas Travel World in Bern (www.atw.ch) oder in den Läden des Globetrotter Travel Service (www.globetrotter.ch). In Österreich: Freytag und Berndt in Wien (www.freytagberndt.com, hat auch Filialen in Deutschland).

3. GPS-Einsatz auf Radreisen

von Julius Grossmann (JG) und Jürgen Finke-Rischmann (JF)

GPS – Fortschritt oder digitale Demenz?

Seit den 1970er Jahren ist bekannt, dass bestimmte Zellen des Hippocampus dem Gehirn die aktuelle Position melden. Mehr als drei Jahrzehnte später wurden die zur Wegfindung dienenden Gitterzellen entdeckt. Damit war das Koordinatensystem des menschlichen Gehirns entschlüsselt und die beteiligten Forscher erhielten dafür im Jahr 2014 den Nobelpreis für Medizin. Unter den Menschen, die komplexe Navigationsleistungen unter extrem unterschiedlichen Bedingungen erbringen, sind die Londoner Taxifahrer und die Führer der Salzkarawanen von Bilma oder Fachi nach Sokoto durch die Ténéré-Wüste hervorzuheben.

Die Londoner Taxifahrer müssen 25.000 Straßennamen und 20.000 sehenswerte Orte kennen, sonst gibt es keine Fahrerlizenz für die Metropole. Dies ist nur mit einem intensiven Training des Gedächtnisses zu erklären, und dazu brauchen sie drei bis vier Jahre Lehrzeit.

Das Salzkarawanengeschäft in der Sahara wird seit Jahrhunderten ausschließlich von den Tuareg und nicht von anderen Ethnien betrieben. Neben einem ausgeprägten Orts- und Orientierungssinn müssen sie eine herausragende körperliche Leistung liefern und die notwendige Autarkie der Karawane erfordert zudem außerordentliches kaufmännisches Geschick. So ziehen sie mit ihren Kamelen etwa 1000 km weit durch eine menschenfeindliche Landschaft, um das Salz der Sahara zu den Viehherden nach Nigeria und Hirse zurück zu den Salinen zu bringen. Dies geht nur im Winter und jeder Orientierungsfehler kann hier tödlich verlaufen. Die Motorisierung hat es bisher nicht geschafft, die Karawanen zu verdrängen.

Auch Radreisende müssen unterwegs enorme physische und psychische Herausforderungen bewältigen. Sie sind dankbar, bei einem Teil der Navigationsarbeit Unterstützung von einem elektronischen Helfer zu bekommen. Die GPS-Empfänger geben dem Anwender die Sicherheit, auf dem richtigen Weg zu sein. Der Einsatz der Elektronik ist hierbei nicht zwingend mit dem Verlust an Orientierungsfähigkeit und damit abnehmender Gehirnleistung verbunden, ganz im Gegenteil: Die Beschäftigung mit der anspruchsvollen Technik führt zu einer Bereicherung des Wissens. Schnell lassen sich Strecken herunterladen und nachfahren, die nur Einheimischen bekannt sind und auf die man selbst nie gekommen wäre. Das zügige Durchfahren einer Großstadt wie Paris auf fahrradtauglichen Straßen gestaltet sich einfach. Leidenschaftslos wird in der Sahara die Entfernung bis zur nächsten Oase angezeigt. Durch die Aufzeichnungsfunktion lässt sich noch nach vielen Jahren eine gefahrene Radtour am Bildschirm in Echtzeit nachvollziehen und digitale Bilder lassen sich mühelos den aufgenommenen Orten zuordnen. Das ist doch etwas, von dem Generationen von Radfahrern nur geträumt haben.

Man sollte sich jedoch über drei Dinge klar sein: Erstens: Die Planung der Tour erfordert Zeiteinsatz am Personalcomputer, und die Planung wird auch nur so gut sein wie die zugrundeliegende Landkarte. Zweitens: Auch auf einer GPS-gestützten Radtour ist das Mitführen einer Papierkarte zur schnellen Orientierung obligatorisch. Und drittens: Den Instinkt und die Erfahrung eines ortskundigen Berg- oder Karawanenführers kann keine Elektronik der Welt ersetzen!

GPS-Empfänger versus Smartphone

Die GPS-Empfänger (Navis) lassen sich in drei große Anwendungsgruppen unterteilen: Komfortnavis, Planungsorientierte Navis und Sport-Navis. Bei **Komfortnavis** wird die abzufahrende Strecke direkt am GPS-Gerät ohne Planung am Computer ausgerechnet; dieser Typ wird hier nicht weiter besprochen. **Planungsorientierte Navis** brauchen eine erhebliche Vorarbeit am Computer zur Planung der Strecke. **Sport-Navis** eignen sich für Sport- und Trainingszwecke, beherrschen jedoch auch die meisten Navigationsaufgaben, so dass die Grenzen hier fließend verlaufen. Daneben können **Smartphones** alle Aufgaben lösen, die ein GPS-Empfänger auch

bewältigt. Die **Probleme der Smartphones** sind die Stromversorgung, die Helligkeit des Displays im Sonnenlicht und die Wetter- und Geländefestigkeit. Smartphones sind daher hauptsächlich für kürzere Touren geeignet. Da die **neuen GPS-Empfänger** jedoch **Schnittstellen zu Smartphones** haben, bilden Smartphones eine ideale Ergänzung, um unterwegs Strecken, Wegpunkte oder Wetterdaten herunterzuladen oder umgekehrt, um die Position des Reisenden zur Nachverfolgung auf einer Karte im Internet anzuzeigen.

Beim **Kauf eines GPS-Empfängers** sind zu vergleichen: Die **Empfangsleistung**, das **Gewicht** (der GPS-Empfänger ist an einem fahrphysikalisch sensiblen Bauteil angebracht), die **Größe** und natürlich der **Anschaffungspreis**. Wir besprechen im Folgenden zwei unterschiedliche Geräte des Herstellers Garmin: eines, das sich am Markt durchgesetzt hat und für Radreisen besonders gut geeignet ist und eines, das wir aufgrund der Technologie für interessant halten. Anschließend beschreiben wir den Einsatz von Smartphone und App auf Kurtour.

Kurzvorstellung Garmin GPSMAP 64s



Seit Jahren produziert Garmin die 60er-Serie, die sich am Fahrrad optimal an den Vorbau anpasst. Anders als auf den Bildern sollte der Empfänger noch mit einer Schlaufe gegen Herunterfallen gesichert sein. Die Erfahrung der Hersteller merkt man beim ersten Anfassen des Geräts. Die Verarbeitung des Gehäuses ist sehr hochwertig und robust, die Menüführung logisch und intuitiv, ein kurzes Studium der Schnellanleitung genügt. Dasselbe gilt für die Tastenbedienung, was besonders im Fahrbetrieb und im Winter von Vorteil ist. Der Bildschirm überzeugt in der hellen Herbstsonne sofort mit Brillanz und sehr guter Ablesbarkeit. Das Gerät kann mit zwei AA-Zellen betrieben werden, die Laufzeit liegt dann bei etwa 14 Stunden. Wird der Empfänger alternativ mit dem mitgelieferten Akkupack betrieben, ergibt sich eine etwas kürzere Laufzeit von ca. 12 Stunden. Der Akkupack kann allerdings über die USB-Schnittstelle geladen werden, ohne dass das Gerät geöffnet werden muss.

Mit einem Gesamtgewicht von etwa 250 g ist dieses Gerät kein Leichtgewicht. Der GPS-Empfang jedoch ist hervorragend und es gab bei unseren Testfahrten keinen Empfangsabbruch. Keine Kritik gibt es auch bei der Genauigkeit, der Kaltstart fällt mit gestoppten 22 Sekunden allerdings recht lang aus und wird bei einem Ortswechsel unter Umständen noch länger dauern. Es dauert also einen Moment, bis man nach einer Bahnfahrt von Heidelberg nach Basel am Badischen Bahnhof starten kann.

Der Empfänger bietet mit einer Bluetooth-Schnittstelle eine Verbindung zu Smartphones. Nun steht einer Datenübertragung in beiden Richtungen nichts mehr im Weg. Das heißt, es können Tracks während der Tour heruntergeladen werden und beim sogenannten Live-Tracking können andere Personen die eigene Position in Echtzeit verfolgen. Über die ANT+ Schnittstelle können verschiedene Sensoren



Kartenvergleich auf dem Empfängerbildschirm: Links die „Garmin Cycle Map“ und rechts eine ältere Wanderkarte im Maßstab 1:50.000.

zugeschaltet werden, so z.B. für die Temperatur. Über eine weitere Schnittstelle kann der Empfänger mit anderen Garmin-Geräten kommunizieren und die Benutzer können Daten wie Wegpunkte und Tracks untereinander austauschen.

Das GPSMAP 64s verfügt über einen freien Speicher von 4 GB, der mit Daten (Wegpunkten, Tracks, Bildern) und Karten gefüllt werden kann, daneben steht ein microSD-Schacht zur Verfügung. Unseres Erachtens sollte der interne Speicher für schnelle Sicherungen möglichst klein gehalten werden. Karten werden entweder im herstellerspezifischen IMG-Format oder als sogenannte freie „Custom Maps“ im kmz-Format akzeptiert. Diesen fehlen allerdings einige komfortable und praktische Funktionen

wie beispielsweise Adresssuche oder Autorouting – die funktionieren nur, wenn gleichzeitig eine IMG-Karte aktiviert wird. Es ist nicht zwingend erforderlich Garmin-Karten zu kaufen, sondern man kann auch die im Internet frei verfügbaren OSM-Karten laden.

Kurzvorstellung Garmin Edge 1000

Sicherlich ist der Edge 1000 für das Trainieren optimiert, aber auch das Navigieren gehört zu seinen Kernkompetenzen. Technologisch ist das der modernste Garmin: Gewicht unter 120 g, genialer Drehverschluss zum blitzschnellen Anbringen am Vorbau (auch hier die Sicherungsschlaufe nicht vergessen!), Kaltstart in extrem schnellen (gestoppten) 10 Sekunden, Seitenwechsel per Fingerwischen, exzellentes Display und hochwertige Verarbeitung. Das Gerät kann über verschiedene Aktivitätsprofile nutzerspezifisch angepasst werden. Man könnte sich nun vorstellen, dass Garmin ein ganz spezielles Reiseprofil entwickelt, das einen Teil der nicht benötigten Sportfunktionen ausblendet und durch spezielle Reisefunktionen ersetzt, ausschließlich eine Sache der Firmware, denn vom Empfänger her ist der Edge 1000 optimal ...

Nur geträumt. Doch auch der Ist-Zustand des Edge 1000 überzeugt in vielen Punkten auf der Radreise. Einen Großteil der Navigationsaufgaben beherrscht dieses Gerät genauso gut wie das GPSMAP 64s. Insbesondere das Navigieren entlang von Strecken, die am Computer geplant oder von einem beliebigen Tourenportal



heruntergeladen wurden, ist möglich. Außerdem können vom Garmin-Portal „Garmin Connect“ Segmente heruntergeladen werden, um sich mit anderen Sportlern zu messen. Die „Garmin Cycle Map“ ist vorinstalliert, aber man kann weitere kommerzielle und freie Karten über die microSD-Karte nachinstallieren. Smartphones können über die vorhandene Bluetooth-Schnittstelle verbunden werden und der Fahrer wird zum Beispiel mit den aktuellen Wetterdaten versorgt. Die Akkulaufzeit beträgt etwa 10 Stunden, zu wenig für ein Brevet, aber viele Reiseradler haben ja eine per Nabendynamo gespeiste USB-Steckdose dabei, so dass dies kein gravierender Nachteil ist.

Die Bedienung per Touchscreen ist im Fahrbetrieb und vor allem im Winter nicht unbedingt vorteilhaft. Trotz kleiner Schwächen ist der Edge 1000 aber ein faszinierendes Gerät, mit dem der Hersteller ganz klar zeigt, was technologisch machbar ist.

Kurzvorstellung Smartphone mit GPS-Apps

Schon seit einiger Zeit gibt es zahlreiche Apps zur Navigation mit einem Smartphone. Voraussetzung ist natürlich, dass das Smartphone einen eingebauten GPS-Empfänger hat. Es gibt Freeware, aber auch Software, die bezahlt werden muss.

Hier wird die mobile Navigation mit einem HTC One mit Android-Betriebssystem und

QuoVadis Mobile (www.quovadis-gps.de) vorgestellt.

Das Programm ist derzeit (2015) für 19,90 Euro online zu beziehen.

Da die Ressourcen auf einem Smartphone in Bezug auf Speicherkapazitäten eher gering sind, bedient sich die Software hauptsächlich der Online-Karten wie z.B. Google Maps, OpenStreetMap oder OSM Hike & Bike. Man kann aber auch eigene Karten auf das Gerät laden.

◀ Nach dem Start der Software gelangt man ins Hauptmenü, das wie hier abgebildet aussieht.

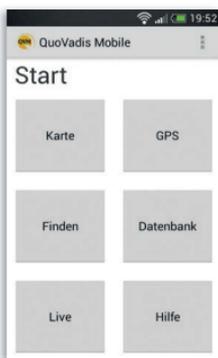
• Über die Schaltfläche „Karte“ gelangt man auf die Kartenansicht, über „GPS“ wird der aktuelle GPS-Status angezeigt. Man kann den Tracklog, also die Aufzeichnung, ein- und ausschalten. Außerdem erhält man Infos über Astronomie und Wetter.

• Über „Finden“ werden Ziele in Form von Adressen oder POIs (Points of Interest) ausgewählt, also entweder selbst definierte Punkte aus der Datenbank oder aber allgemeine Punkte aus dem Internet wie etwa Sehenswürdigkeiten. Damit kann dann eine Routennavigation gestartet werden.

◀ So sieht eine Routennavigation mit der Google Streetmap aus.

• Dabei wird man, wie bei einem „richtigen“ Navi, von einer freundlichen Frauenstimme mit Fahrhinweisen versorgt.

• Wenn man allerdings mit einem schnelleren Fahrzeug (Pkw, Motorrad, etc.) unterwegs ist, sollte man zuvor die benötigten Kartenkacheln im Gerätecaché speichern, weil die Karten aus dem Internet gezogen werden und die benötigten Kacheln dann nicht schnell genug geladen werden können. Das funktioniert über die Schaltfläche mit den drei Balken ganz rechts unten in der Kartenansicht.





1 2 In diesen beiden Bildern kann man erkennen, was passiert wenn die Karten nicht schnell genug geladen werden können. Die Navigation funktioniert weiterhin und auch die Ansagen kommen, aber man fährt auf weißem Untergrund.

- Unter „Datenbank“ werden alle Daten wie z.B. Tracks, Wegpunkte, Routen und Karten verwaltet.

3 Hier die Ansicht der Registerkarte „Tracks“:

- Bei den Tracks können sowohl aufgezeichnete als auch selbst erstellte Tracks verwendet werden. Bei der Tracknavigation werden allerdings nur die aktuell gefahrene Geschwindigkeit, die einzuschlagende Richtung sowie die Entfernung zum nächsten Wegpunkt angezeigt.

- Unten ist in den Bildern **4** und **5** Google Maps, in den Bildern **6** und **7** die OSM Hike & Bike Karte aktiv.

- Unter dem Menüpunkt „Live“ kann man die eigene Position für andere sichtbar machen. So können andere ausgewählte Radler (das muss man vorher freigeben) die Position auf ihrem Smartphone verfolgen. Das ist z.B. interessant, wenn man auf einer Radtour aufgrund unterschiedlichem Leistungsniveau für eine Weile mit einem gewissen Abstand unterwegs ist oder wenn man sich beim Radfahren mit einem Partner sportlich messen will.

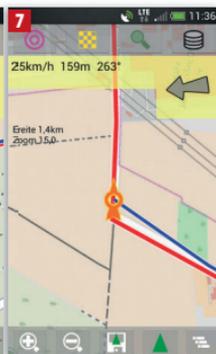
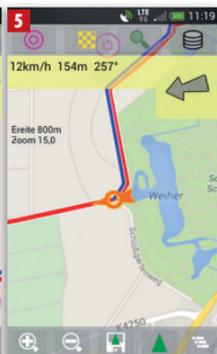
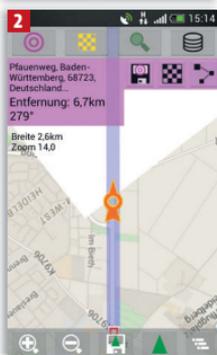
- Wenn man schließlich den Menüpunkt „Hilfe“ wählt, gelangt man online auf die umfangreiche Anleitung des Herstellers im Internet.

Fazit zur Smartphone-Navigation

Wie schon erwähnt ist die Navigation mit einem Smartphone eher eine Ergänzung zu einem Outdoor-Navi. Gut geeignet ist sie auch für Leute, die ein Navigationsgerät nur gelegentlich nutzen.

Ein Grund hierfür ist der relativ hohe Stromverbrauch der Handys. Wer damit eine echte Tagestour fahren möchte, der kommt an einer Lademöglichkeit nicht vorbei (sei es über Nabendynamo oder über Pufferakku), denn nach spätestens zwei Stunden Dauerbetrieb ist der Akku leer. Weitere Nachteile sind die meist schlechte Ablesbarkeit bei Sonnenlicht, der fehlende Witterungsschutz und die durch eine Schutzhülle schlechte Bedienbarkeit. Der Vorteil des Smartphones ist, dass man es ohnehin in der Regel immer dabei hat. Es ist auch kostengünstiger als ein Outdoor-Handy. Und mit dem Download von QuoVadis Mobile für 19,90 Euro bekommt man recht viel Navigation für sein Geld.

Ein guter Link noch zur Smartphone-Navigation: www.adfc-bergstrasse.de/smartphone.htm; zur Ergänzung und zum tiefer Schürfen.



Navigations- und Planungs-Software

Die Software zur Tourenplanung und -verwaltung stellt einen Schwerpunkt der zeitlichen und finanziellen Investition dar. Die Hersteller koppeln den Einsatz ihrer Software an ein bestimmtes Kartenformat und nur ausnahmsweise werden gebräuchliche Graphikformate wie JPG oder PNG zugelassen.

Hier eine Übersicht von Programmen mit ihrem Anwendungsgebiet:

Programm	Aufgabe
QuoVadis	Verwaltung der Touren mit Rasterkarten, Tourenplanung auf Online-Kartenwerken, Kalibrieren von gescannten Papierkarten, Erzeugen von Garmin-Kartensätzen aus Rasterkarten.
BaseCamp	Verwaltung der Touren mit Garmin Karten, Erzeugen von Google Earth Dateien zum Abspielen, Verwaltung und Pflege von Wegpunktsammlungen.
MapSource	Erzeugen von Garmin-Kartensätzen, schnelles Bearbeiten von Tracks und Routen mit mächtigen und schnellen Werkzeugen. Wird vom Hersteller nicht mehr gepflegt.
Route Converter	Dateiformate konvertieren; POI-Dateien erzeugen, Tourenplanung auf Online-Kartenwerken, Automatisches Erzeugen von Ortsnamen zu Wegpunkten. Für Deutschland steht auch eine Topografische Karte zur Verfügung. Das Programm läuft ohne Installation und eignet sich daher für Umplanungen unterwegs, es kann direkt vom GPS-Empfänger aus gestartet werden.
GPSies	Tourenplanung und Online-Verwaltung mit Online-Kartenwerken
Bike Route Toaster	Tourenplanung und Online-Verwaltung mit Online-Kartenwerken.
Geosetter	Geotaggen von Bildern auf Online-Karten, insbesondere wenn kein GPS-Empfänger mitgeführt wurde. Automatisches Füllen der EXIF-Dateien mit Geodaten.
G7 to Win	Reparieren und Komprimieren von GPX-Dateien.
WIN-GDB	Routen aus Mapsource in Tracks konvertieren, Richtungspunkte zu TCX-Dateien hinzufügen, Ansehen von FIT-Dateien in Mapsource.
GPS-Babel	Konvertieren von verschiedenen Formaten

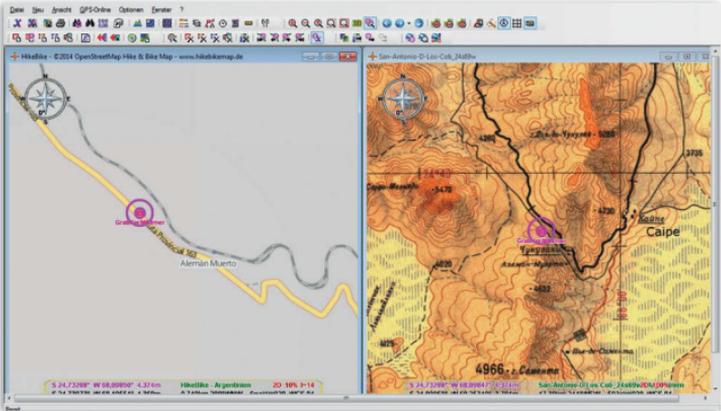
QuoVadis

Karten-Ranicki Joachim Bungert und der Programmierer Thomas Flemming sind die engagierten Macher von QuoVadis, dem einstigen TTQV (www.quovadis-gps.de). Das Programm ist auf die hauseigenen Rasterkartenformate und Höhendatenbanken hin optimiert, zeigt aber auch die gängigen Online-Kartenwerke an. Die Datenbankstruktur erlaubt eine sauber gegliederte Tourenverwaltung. Mit dem Projektmanager können verschiedene Alternativen einer Tour (z.B. bergig oder flach) durchgespielt werden. Durch eine Schnittstelle zu Google Earth können realisierte oder geplante Touren auf den Satellitenbildern „abgeflogen“ werden. Neben eigenen Ortsdatenbanken ist die Ortsdatenbank von Google und das Routing von Google integriert. Ferner lassen sich auf der Plattform GPSies befindliche Tracks über eine Suche in die Karte einblenden. Es können mehrere Karten in verschiedenen Maßstäben nebeneinander gezeigt werden:

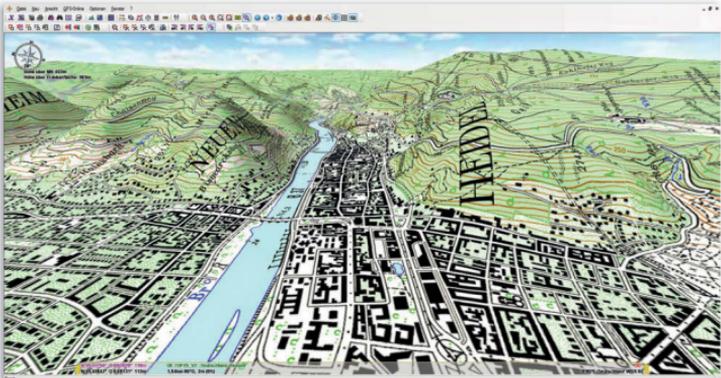
Zum Aufspüren von Sehenswürdigkeiten und landschaftlich schönen Strecken eignen sich Papierkarten wie etwa die gute alte Deutsche Generalkarte außerordentlich gut (s. unter www.mairdumont.com, wird heute unter den Namen Marco Polo und Falk vertrieben). Schnell eine lückenlose, straßengeführte Route zu planen ist hingegen die große Stärke einer Google Map. In der Planung kann man sich

eine im kleinen Maßstab gefundene Sehenswürdigkeit genüsslich anschauen und dann zum Aufspüren geeigneter Radwege etwa die nutzererstellte Hike & Bike Map (OpenStreetMap-Projekt) zu Rate ziehen und in einer Tabelle die abzufahrenden Höhenmeter ablesen. Zum Modifizieren von vorgeschlagenen Tracks oder Routen hält das Programm von QuoVadis umfangreiche und schnelle Werkzeuge bereit.

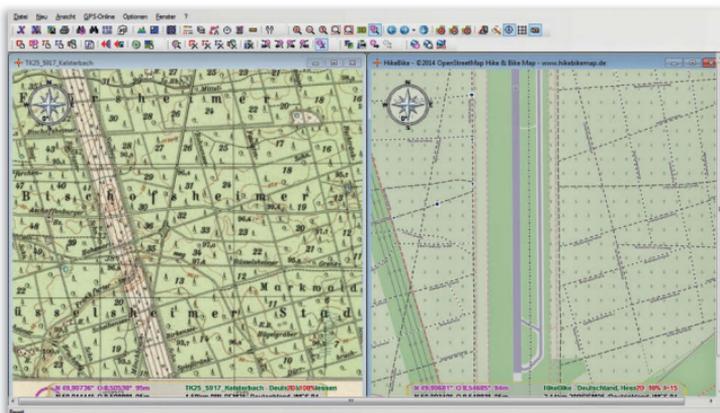
Insbesondere in abgelegenen Gegenden dieser Welt werden die alten sowjetischen Generalstabskarten noch lange von Bedeutung sein. Nachfolgend ein Bild mit der Lage des Grabs von Karl Willmer, der in der Hike & Bike Map verzeichnete Straßenzustand ist allerdings sehr optimistisch. Es handelt sich hier um die Socompa-Route (s.S. 254), eine der schwersten und unzugänglichsten Pistenstrecken in Südamerika.



Die dreidimensionale Darstellung in QuoVadis ist sehr beeindruckend und damit hat sich der Programmierer sicher einen lang gehegten Traum verwirklicht. Hier ein Blick auf das Neckartal bei Heidelberg und den Königstuhl.

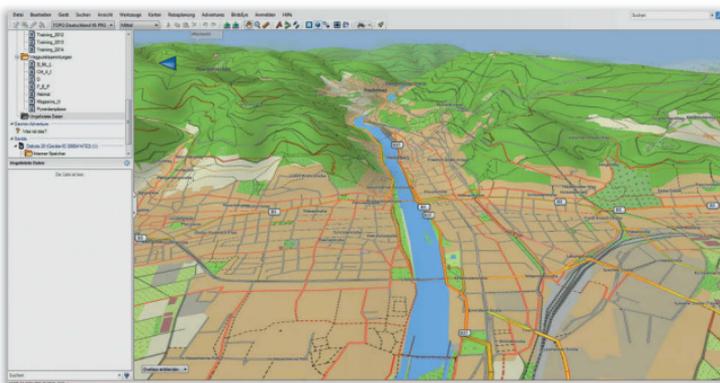


Auch der Vergleich aktueller und historischer Karten ist möglich. Nachstehend sieht man den einst mächtigen Flörzheimer Wald auf einer Topografischen Karte des Landesvermessungsamts aus den 50er Jahren noch ohne die umzäunte Startbahn West des Frankfurter Flughafens. QuoVadis kann die historische Karte auch in dem für Garmin GPS-Empfänger lesbaren kmz-Format ausgeben. QuoVadis ist in einer stark abgespeckten Version kostenlos.



BaseCamp

Wie man sieht, ist das von Garmin kostenlos angebotene Programm auf das haus-eigene Kartenformat hin optimiert:



Darstellbar sind sowohl kostenpflichtige Karten aus dem Garmin-Kartenprogramm (www.garmin.com/de) als auch kostenlose OSM-Karten. **Siehe Seite 54:**

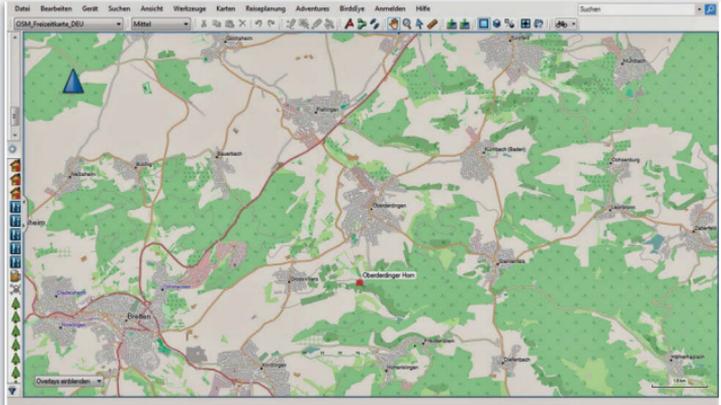
1 Im Bild die ausgezeichnete OSM-Freizeitkarte, die vierteljährlich aktualisiert wird. Die Karten können dabei entweder auf der Festplatte des Computers oder auf einem externen Datenträger (microSD-Karte) liegen. Letzteres erspart den zeitaufwendigen Datentransfer zwischen Karte und Festplatte und die Karte kann sowohl auf dem GPS-Empfänger als auch auf dem Computer verwendet werden.

2 Der große Vorteil der Vektorkarten liegt darin, dass sie beliebig skalierbar sind. Hier die Darstellung in Stadtplangröße.

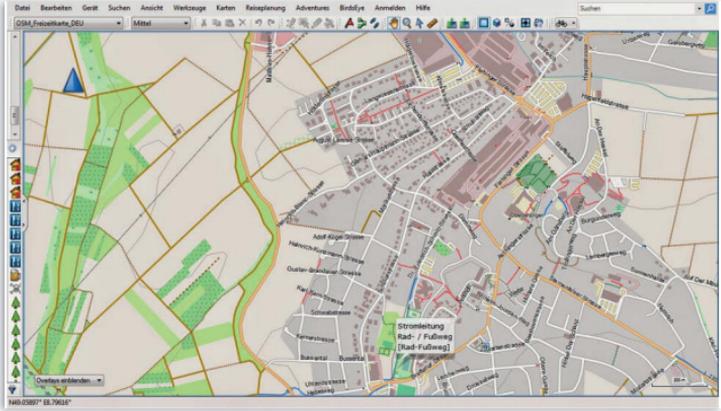
3 Im kmz-Format kalibrierte JPG-Karten sind als Overlay ebenfalls einblendbar.

Online-Karten können nicht dargestellt werden und es kann auch immer nur eine Karte angezeigt werden, was die Übersicht bei einer Tourenplanung sehr erschwert. BaseCamp verfügt über eine zwar eigenwillige, aber doch brauchbare Datenbankstruktur. Die Werkzeuge zum Bearbeiten von Routen und Tracks sind zwar sehr gut, aber leider nicht mehr so schnell wie in dem ebenfalls von Garmin kostenlos vertriebenen, jedoch nicht mehr gepflegten MapSource. MapSource hat keine Datenbankstruktur, so dass die Dateien direkt gestartet werden können.

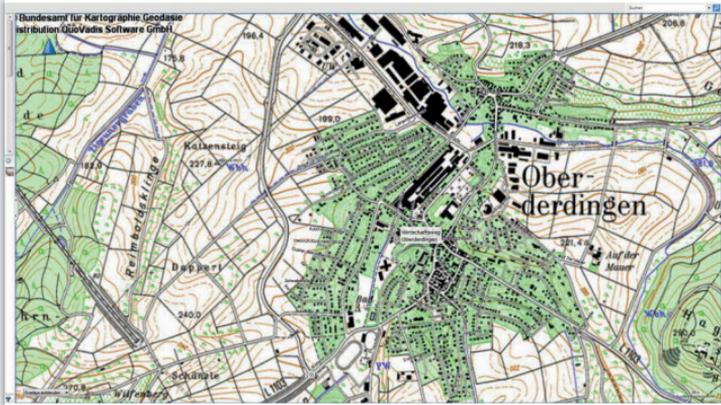
1



2



3



Internetportale mit Track-Download und Geoportale

Im Internet gibt es unzählige Portale, bei denen man Tourdaten, welche von anderen GPS-Nutzern erstellt bzw. aufgezeichnet wurden, entweder als Track oder Route herunterladen kann. Man kann nach vorheriger Registrierung und Anmeldung auch eigene Strecken hochladen und damit der Allgemeinheit zur Verfügung stellen.

Als Beispiele seien hier www.gpsies.com und www.gps-tour.info genannt. Auch im Wiki des Radreise-Forums befindet sich eine große Anzahl von Streckendaten vor allem von Fluss- und Themenradwegen.

Außerdem ist es möglich, direkt in einer Suchmaschine nach Streckendaten zu suchen, indem man zum z.B. einen Fluss, an dem man entlangfahren möchte, und dann gpx oder ein anderes gängiges GPS-Format eingibt. Ferner lassen sich Homepages gezielt nach Koordinatenangaben durchsuchen, wenn man beispielsweise die Koordinaten einer wichtigen Wasserstelle bei der Fahrt durch eine Wüste sucht.

Egal wie man zu den Daten kommt – es empfiehlt sich auf alle Fälle, die Strecke vor der Fahrt zu Hause zu überprüfen, damit man nicht etwa mit dem Rennrad im schweren Gelände landet oder jeden Schlenker, den der Track-Lieferant aufgezeichnet hat, nachfahren muss. Manchmal sind in den heruntergeladenen Tracks durchaus Stichstrecken drin, sei es, weil sich der Aufzeichner trotz GPS verfahren hat, ein Übernachtungsquartier aufgesucht oder einfach eine Stadtrundfahrt gemacht wurde. Das Überprüfen der Strecke anhand einer geeigneten Karte ist insbesondere dann obligatorisch, wenn mit dem Rad schwere Off-Road-Tracks außerhalb Europas nachgefahren werden sollen, die von Geländewagen- oder Motorradfahrern geliefert wurden. Hier empfiehlt sich auch eine kurze Kontaktaufnahme mit dem jeweiligen Autor.

Glossar

GPS: Global Positioning System, Ausnutzung der physikalischen Phänomene, die erstmals von Albert Einstein in seiner Speziellen und Allgemeinen Relativitätstheorie beschrieben worden sind, zur exakten Positionsbestimmung.

Wegpunkt (Waypoint): eindeutige Positionsangabe. Ein Wegpunkt kann neben den Koordinaten (Breitengrad und Längengrad) weitere Informationen enthalten wie Höhe und Zeit des Aufnahmedatums sowie mit Namen und Symbol versehen werden. Aus Wegpunkten können Routen oder Tracks zusammengestellt werden. Der Wegpunktspeicher von Garmin-Geräten ist regelmäßig (trotz 32 GB fassender Speicherkarten) limitiert. In der Praxis werden Wegpunkte für wichtige Positionen wie Wasserstellen, Unterkünfte, Wegkreuzungen oder Bahnhöfe verwendet. Ein Wegpunkt kann blitzschnell mit dem Befehl „Go to“ angesteuert werden: per Luftlinie, oder falls es die verwendete Karte erlaubt, auch per Autorouting auf Straßen.

Track bezeichnet eine Menge von Positionen, entweder geplant auf der Karte oder abgefahren und aufgezeichnet mit dem GPS-Empfänger. Die Zahl der Tracks und die Anzahl der Positionen ist limitiert. Der Track ist das praktische Instrument zum Abfahren einer Radtour und wird gestartet mit dem Befehl „Trackback“. Als Faustregel kann gelten: auf Teer mindestens alle 500 m ein Punkt und im Gelände alle 250 m ein Punkt.

Route ist eine Menge an Wegpunkten, die als Hilfsmittel zur Navigation eingesetzt werden. Die Routennavigation ist durch die Zahl der aus den Wegpunkten abgeleiteten Wegstationen auf den GPS-Empfängern limitiert. Deshalb ist die Routennavigation in der Praxis von untergeordneter Bedeutung und nur interessant, wenn beispielsweise bei einer Stadtrundfahrt durch Paris jede Sehenswürdigkeit exakt abgefahren werden soll.

Autorouting ist das automatische Routen per Tastendruck auf Straßen und bei entsprechendem Kartenmaterial auch Off-Road. Die Funktion ist auf den mit begrenzten Rechenkapazitäten versehenen GPS-Empfängern nicht vollständig ausgereift und unseres Erachtens nur empfehlenswert, wenn man angekommen in einer Stadt nach einem Hotel, einer Straße oder dem nächsten Bahnhof sucht.



Zuverlässig funktioniert das Autorouting nur in einem Nahbereich von etwa 30 km. Wer längere Entfernungen „autorouten“ will, sollte durch einen Vergleich zwischen Luftlinienentfernung und Routenentfernung prüfen, wie effizient die vorgeschlagene Route ist. Das Höhendiagramm gibt Aufschluss darüber, wie bergig die vorgeschlagene Strecke ist. Am Computer oder auf den Internetportalen hingegen funktioniert Autorouting einwandfrei.

POI (Point of Interest) ist ein Ort von reisespezifischem Interesse wie Gaststätten, Hotels, Campingplätze, Sehenswürdigkeiten oder von allgemeiner Bedeutung wie Krankenhäuser, Geldautomaten, Supermärkte. Diese Wegpunkte werden in einem besonderen Format gespeichert und in verschiedene Kategorien eingeteilt.

Links zu freien Karten

www.openstreetmap.org.

Anmerkung: Von der OSM-Datenbank kann man Karten nicht direkt auf sein GPS-Gerät herunterladen, doch es wurden etliche GPS-taugliche Karten aus OSM generiert. Eine gute Übersicht findet man unter http://wiki.openstreetmap.org/wiki/OSM_Map_On_Garmin/Download. Viele Fernradler vertrauen dem Projekt Velomap (www.velomap.org). Um sich individuell ein größeres Gebiet der Erde (z.B. mehrere Länder oder bei großen Ländern gezielt einige Teilregionen) zusammenzustellen, verwendet man am besten die Seite <http://garmin.openstreetmap.nl>. Die erstellte Karte kann auf einem nach etwas Wartezeit zugesandten Link heruntergeladen werden.

www.openandromaps.org. OpenAndroMaps bietet kostenlose Vektorkarten zum Download für Smartphones an. Diese können ohne Internet genutzt und mittels Kartenstilen unterschiedlich dargestellt werden. Recht gute Infos und weiterführende Links hierzu findet man unter www.com-magazin.de/praxis/android/kostenlose-rad-wanderkarten-android-120052.html.

<http://home.wtal.de/noegs/freemaps.htm>: Kostenlose Garmin-Karten für viele Länder der Welt.

Weitere (länderspezifische) Links s. im Teil 4 „Kontinente und Länder“.

Links zu Portalen

www.gpsies.de

www.gps-tour.info

<http://bikeroutetoaster.com>

<http://radreise-wiki.de/Geoportale>

Literatur

Und abschließend ein paar **Buchtipps** zum Vertiefen: „GPS Outdoor-Navigation“ von Rainer Höh, Reise Know-How. „GPS Praxisbuch für Biker“ von Thomas Froitzheim, Bruckmann Verlag und das „BaseCamp Handbuch“ von Michael Blömeke, Books on Demand. Ganz zum Schluss noch eine **gute Website** mit viel Wissenswertem zur GPS-Navigation: <http://gpso.de>.

4. Verschiedene Ansätze erfahrener Reiseradler

Eins ist auf jeden Fall sicher: *Die* allumfassende beste Methode zur Tourplanung und zur Navigation unterwegs gibt es nicht. Zum Abschluss des Navigationskapitels sollen hier noch drei Rad-Weltreisende zu Wort kommen. Die Ansätze unterscheiden sich – bei gleichem Grundtenor.

Digital mit Papier-Backup

Beat Heim (www.betzgi.ch)

Meine komplette bisherige 2-jährige Reise durch Afrika und Asien bin ich ausschließlich mit GPS und digitalen Karten gefahren (OpenStreetMap). Ich verwende die Karten von Velomap (www.velomap.org). Für schwierige Stadt-Durchquerungen in China o.ä. suche ich mir auch mal mit Google Earth die Route heraus und erzeuge daraus einen GPS-Track. Digitale Karten gekauft habe ich noch nie, das ist meiner

Meinung nach völlig unnötig heutzutage; die Abdeckung der OSM-Karten ist praktisch überall gut bis sehr gut (natürlich nicht bei jedem Land genau gleich gut). Nur sehr abgelegene Strecken sind noch nicht auf OSM. Papierkarten nutze ich nur noch zur Länderübersicht bzw. für den Notfall.

Peter Smolka (www.tour-de-friends.de)

Papierkarten sind mir wegen der Übersicht immer noch am liebsten. Auf dem GPS habe ich daneben die OSMs, die ich mir von www.velomap.org herunterlade. Auch wenn die käuflichen digitalen Landkarten von Layout her oft angenehmer sind – für OSM sprechen der Null-Preis und die Aktualität.

Christian Dupraz (<http://bike-asia.blogspot.com>)

Wir nehmen standardmäßig die OpenStreetMap auf das GPS. Für manche Länder reicht das, da sind oft schon Insidertipps drin (Übernachtungspplätze). Doch für einige exotischere Länder ist die Karte nicht so detailliert, von daher würde ich fallweise auch zu käuflichen GPS-Karten raten. Gerade bei den ausgefalleneren Ländern gibt es vor Ort nur schlechte Karten zu kaufen und wenn, dann nur in der Hauptstadt. RKH-Karten sind aber auch für exotische Länder erhältlich, wenngleich die Güte der Karten sehr unterschiedlich ist (manchmal Fantasiestrecken). Rein interessehalber kaufe ich auch einheimische Karten, wenn ich sie auftreiben kann, schon weil die Einheimischen mehr damit anfangen können. Für China haben wir in einem kasachischen Forum eine nicht ganz legale GPS-Karte gefunden.

Vieles plane ich auch mit Google Earth. Für ausgefallene Routen und bei schlechten einheimischen Karten nehmen wir immer noch mit viel Erkenntnisgewinn die russischen Generalstabskarten aus den 1970er-Jahren. Es gibt verschiedene Seiten im Internet, bei denen man darauf Zugriff hat (s.S. 45) und auch eine sehr gute App für Android im Google Play Store, mit der man diese Karten anschauen kann. Für einen kleinen einmaligen Zusatzobulus gibt es außerdem eine Premium-Version, mit der man die Karten für große Flächen herunterladen und dann offline verwenden kann. Auf dem Android Tablet hatten wir auch die App von OruxMaps (www.oruxmaps.com), die für OSM-Karten recht gut ist.

*Prima Laptop-Arbeitsplatz:
Beat Heim in Neuseeland*



E. Bürokratie, Finanzen, Versicherungen

1. Abwesenheits-Organisation

Kontaktperson Bestimmt beizeiten eine Person eures Vertrauens als heimatische Stallwache, die während eurer Abwesenheit all die Dinge erledigt, die zuhause anfallen und erledigt werden müssen. Dieser „Kümmerer“ muss sich in euren Bankangelegenheiten auskennen und eine Bankvollmacht über euer Konto besitzen. Kopien eurer wichtigsten Dokumente gehören auf seinen Schreibtisch. Genau Bescheid wissen sollte er über die Modalitäten eurer Auslandsrankenversicherung. Zum Beispiel: Was ist zu tun, wenn im Unglücksfall ein Rücktransport organisiert werden muss? Er sollte natürlich auch eure (grobe) Reiseroute kennen; nützlich ist es vielleicht auch, wenn ihr ihm die Botschafts- bzw. Konsularadressen der von euch bereisten Länder überlasst.

Reisetagebuch, Visitenkarten, Fahrtenbuch Im **Reisetagebuch** werden alle wichtigen Adressen notiert: die heimatlichen Adressen, E-Mail-Adressen aller Bekannten (ggf. für die Rundmails), Konsulate und Botschaften eurer Reiseländer sowie der deutschen (bzw. schweizerischen / österreichischen) Botschaften dort mit Telefon- und Fax-Nummern, Adressen von Radfahrverbänden und sonstige wichtige Adressen, z.B. deutschsprechende Ärzte. Auch die Nummern von Fahrrad, Pass, Ausweisen, Tickets, die heimatlichen Telefon- und Fax-Nummern sowie die Sperr-Telefonnummern für eure Kreditkarten. Im Tagebuch stehen auch Notizen über eure unterwegs gemachten Aufnahmen.

Tipp: Wichtige Dokumente kann man auch einscannen und zur zusätzlichen Sicherheit an sich selbst per E-Mail schicken. Bei Verlust oder Diebstahl könnt ihr dann im nächsterreichbaren Internetcafé eine Kopie des betreffenden Dokuments ausdrucken.

Wichtig sind auch **Visitenkarten**. Nehmt genügend davon mit – am besten gleich als netten Entwurf, mit z.B. einem Rad drauf. Globe-Radler sollten sich auch ein **Fahrtenbuch** anlegen, mit Bildern von unterwegs, eurer Reiseroute, Zeitungsartikel über die Radreise, empfehlende Worte und „Gute-Reise-Wünsche“ von getroffenen Personen und auch Behörden (Stempel). So ein Buch kann zur Kontaktaufnahme sehr hilfreich sein (besonders in Ländern, wo man sich kaum verständigen kann). Man erspart sich so auch die immer wieder gleichen Erklärungen über seine Tour.

2. Stempeln gehen – Pass, Visa, Ausweise, Papiere

Pass Euer Pass sollte noch eine genügend lange Gültigkeit haben (auch über das angepeilte Rückreisdatum hinaus – wer weiß, wo ihr hängenbleibt), und er muss genügend leere Seiten haben, damit all die schönen Stempelchen, die im Lauf eines längeren Trips zusammenkommen, auch Platz haben. Das Passfoto sollte nicht zu alt sein und nicht zu stark von eurem gegenwärtigen Aussehen abweichen (Bart, Mähne). Bedenkt auch, dass manche Länder (USA!) mittlerweile zwingend einen **elektronisch lesbaren Pass** verlangen! Deutsche Reisepässe, die nach dem 25. Oktober 2005 ausgestellt wurden, haben ein digitales Lichtbild und erfüllen dieses Kriterium bereits. Reisepässe, die nach dem 25. Oktober 2006 ausgestellt wurden, müssen zusätzlich über biometrische Daten in Chipform verfügen (sog. e-Pass). Ein maschinenlesbarer Pass wird auch verlangt, wenn man in den USA nur zwischenlanden muss (für USA-Zwischenlandung s. unbedingt zusätzlich auf Seite 134)!

Wichtig: Unterwegs den Pass nie aus der Hand geben, weder der Polizei noch in Hotels, auf Campingplätzen etc. – Pässe werden nämlich oft als „Pfand“ verlangt. Eure Begründung: Pässe sind Eigentum der Bundesrepublik Deutschland (steht in jedem drin). Kopiert die Hauptseiten ein paarmal und gebt nur die her, falls mal jemand euren Pass verlangen sollte, oder nehmt als Pfand zusätzlich den Personal-

ausweis mit. Übrigens wird sich auch bei Kontrollen die Polizei kaum mit einer Passkopie zufriedengeben.

Ein **Zweitpass** ist verlockend – wenn der eine weg ist, hat man noch einen zweiten. Das kann von der ausstellenden Behörde unter einigen bestimmten Voraussetzungen bewilligt werden, z.B. bei langwierigen Visa-Formalitäten für mehrere Länder oder wegen „Stempel-Unverträglichkeit“ verfeindeter Länder (s. unten). Doch ein zweiter Pass kann unterwegs bei Kontrollen auch Probleme verursachen, man macht sich bei Behörden und Polizei verdächtig – haben Spione nicht immer zwei Pässe ...? Deshalb immer nur den Pass mit dem aktuellen Visum vorzeigen – was ja auch Sinn macht –, und den anderen Pass ganz tief im Gepäck vergraben.

Visa

Für etwa 100 Länder der Welt (von ca. 200) benötigen Deutsche einen Sichtvermerk im Pass, Visum genannt, Tendenz leider wieder steigend. Ohne ein solches Stempelchen endet mancher Trip schon an einer Grenze oder bereits am Abflugsschalter. Das schon erwähnte „Selbstreise-Handbuch“ der DZG führt die **Staaten mit Visumpflicht** für Deutsche auf. Auch **beim Auswärtigen Amt** (www.auswaertiges-amt.de) findet man unter „Alle Länder A-Z“ die Visumerfordernisse jedes Landes auf der Welt.

Für welches Land deutsche (Schweizer, österreichische) Staatsbürger nun ein Visum brauchen, das ändern sich ab und zu, abhängig von der politischen (Groß-)Wetterlage und den zwischenstaatlichen Beziehungen. Wir haben unter den einzelnen Länderkapiteln den jeweiligen Status Quo aufgeführt, doch ermittelt vorsichtshalber immer bei den entsprechenden Botschaften oder Konsulaten den neuesten Stand – alle Angaben, egal wo sie stehen, können von heute auf morgen überholt sein!

Updates laufend unter „FWF Update“ auf
www.weltweitradeln.de
 Bitte informiert uns über Veränderungen
 per E-Mail unter ts.schroeder@web.de

Zuständig für die Ausstellung eines Visums ist fast immer die **Botschaft des Reiselandes**, selten ein Konsulat. „Touristenkarten“, sofern erforderlich, werden auch von Fremdenverkehrsbüros, beim Anflug von der Airline oder bei Einreise per pedales direkt an der Grenze ausgegeben.

Visum-Vorschriften, Kosten

Es gibt einen wahren **Verhau von Vorschriften**, die die Erteilung eines Visums regeln. Mal ist ein Ausreiseticket nachzuweisen, manchmal genügend Finanzierungsmittel (Bankgarantie), es wird eine Einladung oder Bürgschaftserklärung eines Bürgers des Einreiselandes verlangt oder eine sog. „Letter of Recommendation“ (von Behörden oder Firmen), die Übersetzung des Passes ins Arabische, und manchmal auch ein amtliches Gesundheitszeugnis (oder ein negativer Aids-Test), wenn man länger als nur ein paar Wochen in einem Land bleiben will. Transitvisa gibt es generell nur, wenn das Folge-Reiseland bereits eurer Einreise zugestimmt hat.

Wenn sich unterwegs in einem Land keine Botschaft des Landes befindet, von welchem man ein Visum benötigt, so geht man zur zuständigen Schutzmachtvertretung, welche die Interessen des gewünschten Landes diplomatisch vertritt (viele kleine Länder haben weltweit nur wenige Botschaften). Welches Land wen vertritt, erfahrt ihr von der deutschen Botschaft oder den offiziellen Stellen eures Reiselandes.

Nur ganz selten bekommt man ein Visum direkt bei der Einreise an der Grenze oder am Airport. Und wenn, dann meist auch nur mit einer sehr kurzen Gültigkeitsdauer! Nehmt Durchschlagpapier mit, weil an Grenzen und bei Behörden Formulare oft mehrfach auszufüllen sind.

Tragt in einen Visumsantrag als **Grund der Reise** immer „Tourist/Tourismus“ und (wenn verlangt) einen schön verständlichen Beruf ein, bloß nicht Journalist, Reporter, Fotograf, Soldat, Nachrichteningenieur o.ä.! Höfliche Begleitbriefe, am besten in der Landes- oder Verkehrssprache des zu bereisenden Staats, mögen gleichfalls zur Beschleunigung eines Visumsantrags beitragen.

Unterschätzt nicht die **Kosten**, die von Staaten für eine Visum verlangt werden! Von kostenlos bis zur etlichen 100 Euro ist alles möglich ... Im „Normalfall“ liegen

die Gebühren zwischen 25 und 50 Euro. Fast immer billiger bekommt ihr ein Visum im Vorland eures Ziellandes. Nur kann es da manchmal mit der Bewilligung und mit der Aufenthaltsdauer Probleme geben.

„Einfache“ und „schwierige“ Länder

Generell lässt sich sagen, dass die Länder des Kontinents **Amerika** für Leute mit deutschem (und österreichischem oder Schweizer) Pass relativ problemlos zu bereisen sind. Visa werden dort (bei bis zu drei Monaten Aufenthaltsdauer) von kaum einem Land verlangt, Verlängerungen sind häufig problemlos möglich. Schwieriger ist **Afrika**. Hier sind für fast alle Länder Visa nötig, der Kampf durch den Bürokraten-, Papier- und Ein-/Ausreise-Dschungel kann schwieriger sein als durch den afrikanischen Busch. Auch **arabische Länder** sind Problemländer bezüglich Reisevisa. In **Asien** ist es gemischt, von strengen Restriktionen (z.B. lässt das Himalayaland Bhutan Reisende i.d.R. nur hinein, wenn sie über ein registriertes bhutanisches Reiseunternehmen buchen, und für das schöne Myanmar bzw. Burma bekommt man höchstens vier Wochen) bis liberal (Thailand, Philippinen, Indonesien u.a.). In den **GUS-Staaten** muss man den Grenzverlauf aufmerksam studieren: Manche Hauptstraßen (z.B. Taschkent – Bischkek) führen durch Drittländer, die dann ein teures Transitvisum erforderlich machen.

Manche Länder mögen sich nicht, und ihre amtlichen Stempel vertragen sich nicht mal in Pässen: Etliche arabische Länder und Israel, in Asien Taiwan und China oder Nepal und China (falls bei der Einreise „Überland“ angegeben wird, denn China mag in aller Regel keine Tibetradler). Weil die Weiterreise mit einem Stempel des „Feindes“ im Pass ins andere Land dann evtl. verwehrt wird, stempeln Problemländer auf Wunsch Visa auch auf Pass-Einlageblätter, oder man hat einen Zweitpass.

Gültigkeits- und Aufenthaltsdauer

Fast jedes Land verlangt, dass der Pass noch ein halbes Jahr über den beantragten Visums-Zeitraum hinaus gültig ist. Ein Handicap bei der Beantragung eines Visums ist die oftmals lange Bearbeitungsdauer. Wer Visa für mehrere Länder braucht, dessen Pass ist dann evtl. Monate unterwegs – hat man alle zusammen, mag derweil dann die Gültigkeitsdauer für das zuerst ausgestellte Visum bereits wieder verfallen sein ... Man sollte deshalb die ausstellende Stelle bitten, die Gültigkeit für etwa auf den Zeitpunkt vorausdatieren, zu dem man das Land erreichen wird (oder man beantragt zuerst jenes Visum, das am längsten gültig ist). Manche Botschaften bieten auch eine beschleunigte Bearbeitung an – gegen einen deftigen Mehrpreis. Dann kann die Einschaltung eines spezialisierten „Visumbüros“ sinnvoll sein, mehr dazu weiter unten.

Die **Gültigkeitsdauer** (meist drei Monate) ist nicht die bewilligte Aufenthaltsdauer, sondern die Frist, innerhalb der der Reisende ins betreffende Land eingereist sein muss, damit das Visum nicht seine Gültigkeit verliert! Eine rühmliche Ausnahme ist etwa Australien mit 12 Monaten oder auch die USA (falls überhaupt benötigt, s. dort), wo das Visum „indefinitely“ ausgestellt wird, also zeitlich unbeschränkt bzw. so lange gültig, wie der Reisepass gültig ist. Ohne Gewähr, kann sich ändern!

Die bewilligte **Aufenthaltsdauer** kann von Land zu Land beträchtlich schwanken: von z.B. nur ein paar Tagen bis meist max. ein halbes Jahr. Üblich sind vier bis zwölf Wochen, die im Land dann meist nochmals verlängert werden können. Auf jeden Fall sollte man wenn möglich immer eine längere Aufenthaltsdauer und mehr Einreisen beantragen als eigentlich geplant – du kannst ja nie wissen, wie deine Reise verläuft. Wenn man dir an einer Grenze eine zu kurze Aufenthaltsdauer geben will, weise auf das Fahrrad als dein Reisemittel hin, Radfahrer brauchen zum Durchqueren eines Landes bekanntlich etwas länger als Flug- oder Autotouristen ...

Visumbüros

Durch das Dickicht der Visumvorschriften und -erteilungen führen auch **Spezialfirmen**, die gegen (teures) Geld **alle erforderlichen Visa besorgen**. Sie füllen gar die Formulare aus und übersetzen ggf. alle wichtigen Dokumente. Dieser Service,

eigentlich für Geschäftsreisende gedacht, kann auch Radlern zugutekommen, die z.B. einen Last-Minute-Flug gebucht haben und nun noch auf die Schnelle ein Visum benötigen. Blitzservice und Hinterlegung am Flughafen kosten extra, dazu kommen noch die normalen Bearbeitungsgebühren der Botschaft. Hat man mehr Zeit, wird es spürbar billiger. Möglich ist es auch, noch von unterwegs mit einem Zweitpass Visa im Heimatland zu beantragen; der Pass wird dann mit einem (teuren) Kurierdienst zugestellt. Einige Visumsdienste: VES in Berlin und Frankfurt, (www.expressvisa.de), Visum Centrale in Bonn und Berlin (www.visum-centrale.de), Visa-Dienst Bonn (www.visum.de) oder der Visa Service Frankfurt (www.visadienst.de). Eine sehr informative Homepage hat www.auslandsvisum.de (mit den aktuellen Visa-Bestimmungen sämtlicher Länder weltweit). Das ist nur eine Auswahl; es gibt noch eine Reihe anderer Firmen mehr.

Fazit

Man sollte versuchen, möglichst viele Visa schon im Heimatland zu bekommen. Doch bei einer langen Radreise ist dies kaum möglich. Die restlichen Visa müssen unterwegs beschafft werden (übrigens: Botschaften im Ausland haben meist nur morgens Sprechstunde, stellt euch auf oftmals lange Wartezeiten bzw. langdauernde Prozeduren ein, und immer genügend Passfotos mitnehmen).

Hilfreich kann auch ein **Bürgerschaftsschreiben** deiner Hausbank sein (mehrsprachig), dass du genügend auf der Kante hast, um deine Reise zu finanzieren. Sowas kann bei der Visumsbeschaffung nötig werden und hilft auch unterwegs bei störrischen Grenzbeamten weiter. Manchmal will die ausstellende Behörde aber auch ein Weiter- oder ein Rückflugticket sehen. Da reicht dann in aller Regel auch das Ticket für den Heimflug am Ende der Reise. Oder man kauft ein flexibles / rückgabefähiges Ticket; das ist aber nicht bei allen Airlines möglich. Vorher erkundigen – da hilft ein kompetentes **Reisebüro**. Übrigens: Reisebüros besorgen oft auch besonders günstig das Visum, wenn man dort ein Flugticket für ein visumpflichtiges Land kauft.

Weitere Ausweise und Papiere

Außer dem Pass sind auf eurer Fahrradreise noch einige Papierchen mehr von Bedeutung:

- Der Internationale gelbe WHO-Impfausweis und Blutgruppenausweis.
- Ärztliches Attest (verlangen meist Schifffahrtslinien, wenn ihr unterwegs an Bord eines Schiffes zur Überfahrt anheuern wollt, heute eher selten).
- Jugendherbergsausweis.
- ggf. Internationaler Studentenausweis (für verbilligte Eintritte, Ermäßigungen).
- Internationaler Führerschein (falls ihr unterwegs mal einen Mietwagen nehmen wollt).
- Empfehlungsschreiben (mehrsprachig) eurer Uni, des Radvereins, des örtlichen Kaninchenzüchtervereins etc. Besonders wirksam ist ein Empfehlungsschreiben eines Polizeivereins.

Sicherheitskopien

Sinnvoll ist es, die ersten Seiten des Passes zu kopieren, auch evtl. die Seiten mit den Visa eurer Zielländer, und – sobald ihr in ein Land eingereist seid – die Seite mit dem Einreisestempel des betreffenden Landes. Bei Passverlust könnt ihr so nachweisen, dass ihr legal ins Land eingereist seid und die Neuausstellung der Visa kann beschleunigt werden.

Wie bereits erwähnt ist es auch gut, wichtige Dokumente einzuscannen und per Mail an sich selbst zu schicken. Das betrifft neben dem Pass auch Flugtickets, den Impfpass und die Kreditkarte. Macht man von diesen Unterlagen Papierkopien, so ist es zweckmäßig, diese mit dem Reisepartner auszutauschen und / oder einen Satz im Fahrradrahmen zu deponieren.

3. Alles übers Geld bei Rad-Fernreisen

Wieviel Geld braucht man?

Abgesehen von persönlichen Vorlieben und Bedürfnissen ist es schon von Haus aus schwierig, hier einen Durchschnitts- oder auch nur einen halbwegs exakten Zahlenwert zu nennen, weil die Lebenshaltungskosten in den unterschiedlichen Reiseländern gleichfalls sehr unterschiedlich sind.

Sehr teure Lebenshaltungskosten erwarten euch z.B. in Japan, auch in Ozeanien und Polynesien. Kostenähnlich oder auch geringfügig billiger als zuhause ist es z.B. in allen westlichen Industrieländern. Relativ billig bis sehr billig sind die allermeisten Entwicklungsländer (doch darunter gibt es auch einige, die sehr teuer sind!). Details finden sich in den Länderkapiteln, auch aktuelle Reiseführer können genauere Auskünfte geben. Stark abhängig sind die Reisekosten aus davon, ob das Zielland eine starke oder schwache Währung hat – sinkt z.B. der Dollarkurs, dann werden USA-Reisen (und Reisen in alle anderen US\$-dominierten Länder) erschwinglicher und die Touri-Zahlen steigen. Ein guter **Internet-Währungsrechner** ist www.oanda.com.

Vorherige **Fixkosten** sind Rad- und Ausrüstungskauf, Ersatzteile, Impfungen, Reise- und Krankenversicherung sowie andere während der Abwesenheit weiterlaufende Versicherungen und Gebühren und natürlich die Flugkosten. Unterwegs sind die **Hauptkosten** die Übernachtungskosten (sofern man nicht dauernd im Zelt schläft), Eintrittspreise, Restaurantbesuche, neue Kleidung, evtl. Visagebühren. Bei Selbstversorgern schlagen die Kosten für Lebensmittel erfahrungsgemäß am wenigsten zu Buche.

Kalkuliert nicht zu knapp – es reist sich mit einem Finanzpolster einfach entspannter. Wer einen Großteil seiner Zeit damit verbringt, immer nur die billigsten Restaurants und die billigsten Zimmer zu suchen, vergällt sich mit der Zeit die Freude am Reisen, schafft sich zusätzlichen Reisetress. Wichtig bei den Kosten ist auch der Faktor „Zeit“: **Wer viel Zeit hat, reist billiger**, weil er z.B. einen billigeren Flug oder eine günstigere Schiffsüberfahrt abwarten kann oder statt eines Inlandflugs die wesentlich billigere Bahn nehmen kann.

Wer vorhat, länger oder gar Jahre auf Radweltreise zu gehen, der sollte folgenden Gedanken mit einbeziehen: Je länger eine Tour dauert, desto billiger wird relativ jede Reiseweche oder jeder Reisemonat. Es lohnt sich kaum, für nur ein halbes Jahr eine Wohnung aufzulösen oder aufzugeben, ein vorhandenes Auto zu verkaufen, Versicherungen einzustellen oder gar den Job zu kündigen. Deshalb ist unterm Strich eine sehr lange Reise letztendlich wirtschaftlicher als ein nur etwas verlängerter Urlaub. Allerdings muss man sich bei einer solchen Entscheidung auch über die möglichen Konsequenzen klar sein: dass man dann die Tour auch wirklich durchzieht und durchhält und dass auch das notwendige Reisekapital bereitsteht. Darüber, dass man hinterher dann „blank“ ist und vieles wieder neu kaufen und anschaffen muss, sollte man sich eher weniger Gedanken machen. Nach spätestens ein, zwei Jahren Unterwegssein hat man sich sowieso so verändert, dass man sein Leben nach der Rückkehr meist ohnedies ganz neu ein- und ausrichtet wird. Übrigens, hier noch ein bisschen Inspiration: www.ratgeber-aussteigen.de.

Geld durch Jobben unterwegs

Ist das Fernweh größer als der Reiseetat, mag mancher mit dem Gedanken spielen, unterwegs noch etwas dazuzuverdienen, um so die Reisekasse wieder etwas aufzufüllen. Vorneweg gesagt: **Die Geldverdien-Möglichkeiten sind unterwegs sehr gering!** In den Drittwelt-Ländern gibt es genügend Arbeitslose, und weltweit ist das Lohnniveau viel niedriger als in Deutschland bzw. in Mitteleuropa. Lieber vorher länger arbeiten und einige Zeit später losfahren, das ist besser, als unterwegs auf Arbeitssuche zu gehen. Abgesehen davon sind Erwerbsarbeiten in fast allen Ländern der Welt für Touristen nicht gestattet, und wer schwarz arbeitet, riskiert die Ausweisung.

Doch möglich ist natürlich vieles, immer wieder erzählen Traveller, sie hätten in den USA, in Canada, Australien, Neuseeland oder sonstwo etwas Geld verdient. Das sind meist Jobs in der Landwirtschaft (auf einer Farm); man verdingt sich als Erntehelfer, Obstpflücker oder hilft bei der Weinlese (zur Erntezeit in bestimmten Landesteilen ankommen). Als Kellner oder Koch kann man im Gaststättengewerbe Glück haben, und einen schnellen Euro kann man unterwegs auch manchmal als Sprachlehrer, Friseur, als Automechaniker und Handwerker machen. Man sollte sich aufs Arbeiten unterwegs jedoch besser nicht verlassen, sondern es eher als eine mögliche Chance sehen, ohne Belastung der Reisekasse (oft wird einem für seine Arbeit auch nur freie Kost und Logis angeboten) einmal in einem Land länger bleiben zu können.

World-Biker und Langzeit-Traveller sollten jedoch evtl. die Möglichkeit überlegen, unterwegs mit Vorträgen die Reisekasse aufzubessern (macht nur Sinn in Ländern mit harter Währung). Vorträge über eure Tour sind manchmal möglich bei örtlichen Radclubs, bei deutschen Goethe-Instituten, bei Deutschen Vereinen und Vereinigungen im Ausland (südamerikanische Länder, USA, Canada, Australien) oder in anderen kulturellen Begegnungszentren eures Gastlandes. Dazu eine Foto-CD von eurer Tour zusammenstellen oder die Bilderserie auf dem Laptop haben. Man könnte auch gleich von Beginn an eine Deutschland-Serie mitführen. Vorträge sind gut für Kontakte und Einladungen. Ein paar Euro mag man auch noch für Zeitungsartikel, Radio- und Fernseh-Interviews bekommen – in manchen Ländern gibt es bis heute deutsche Zeitungen und Zeitschriften.

Geldmitnahme und -nachschub

Ohne Moos nichts los, auch beim Globetretten mit dem Fahrrad. Doch in welcher Form Geld mitnehmen, wie gelange ich an Nachschub? Das sind wichtige Punkte bei der Reisevorbereitung, auf die hier etwas ausführlicher eingegangen werden soll.

Grundsätzlich ist es fast immer günstiger, **Landeswährung erst im Zielland** zu kaufen, als sie sich hierzuland über die Bank zu beschaffen. Je „weicher“ oder inflationsgefährdeter die Währung eines Landes ist, desto einfacher lässt es sich dort mit harter, fremder Währung, also mit Euros, Schweizer Franken oder Dollars bezahlen. „Weichwährungs-“ bzw. Inflationsländer sind traditionell einige lateinamerikanische Länder, aber auch viele afrikanische, asiatische und etliche ehemalige Ostblockländer. In solchen Ländern existieren dann manchmal auch Schwarzmärkte (s.u.).

Bargeld

Je weiter man in touristisch „unerschlossene“ Gebiete vorstößt, desto wichtiger wird Bargeld; mit Reiseschecks und Kreditkarten kann man dort nicht allzuviel anfangen. In „abgelegenen“ Ländern oder auf „unüblichen“ Routen gibt es zudem kaum Banken bzw. Großstädte mit Wechselmöglichkeiten oder Geldautomaten, so dass man vorausschauend vorab immer genügend Geld wechseln und einen größeren Bargeld-Vorrat halten muss. Zusätzlich ist es sinnvoll, **Bar-Dollars** mitzuführen (möglichst viele kleinere Scheine), die fast überall auf der Welt bekannt sind und akzeptiert werden. Die braucht man, um stets „flüssig“ zu sein und damit man bei der Ankunft in einem Land bzw. an der Grenze gleich etwas wechseln kann.

Einige Länder (z.B. Myanmar) haben Devisen-Sonderregelungen oder man darf die Landeswährung nicht oder nur beschränkt ein- oder ausführen, wie z.B. in vielen afrikanischen Ländern. Details dazu bei den einzelnen Länderkapiteln.

Reiseschecks (Traveller-cheques)

Vorteil dieser Form des Reise-Finanznachschubs: Travellercheques werden bei Verlust und Diebstahl kostenfrei ersetzt, und das erleichtert in Gebieten mit geringer Bankautomaten-Dichte den Geldtransport. Doch hat dieses Zahlungsmittel in den letzten Jahren dank zunehmender Bedeutung von Kreditkarten **stark an Bedeutung verloren**. Marktführer und praktisch einziger noch verbleibender Anbieter ist **American Express** (www.americanexpress.de), und dort soll die Reisescheck-Sparte bis Ende 2015 eingestellt werden (s. www.zahlungsverkehrsfragen.de/auslandszahlung/reiseschecks). Mit Drucklegung dieses Buchs sollte sich das Thema also erledigt haben.

Kreditkarten

Einst war das Plastikgeld exklusives Status-Zahlungsmittel wohlhabender Traveller, heute ist es auch für Rucksack- oder Fahrrad-Globis unentbehrlich. Weniger, um mit der Karte bei den (meist teureren) Akzeptanzstellen (also Hotels, Geschäfte) bezahlen zu können, sondern als das beste und schnellste Mittel, um weltweit Bargeld aus **Bankautomaten** „tanken“ zu können – für uns (neben dem Internet) die absolut beste „Erfindung“ beim Reisen! Was waren das früher für zeitraubende Aktionen, um wieder flüssig zu werden; heute schiebt man in allen Weltgegenden, quasi „im Vorübergehen“, ein kleines Plastikteil in einen Geldautomaten, und schwuppdwupp blättert es die Flocken raus ... Bankautomaten heißen übrigens auf Englisch ATM (Automatic Teller Machines) und auf Spanisch CA (Cajeros automaticos). Bei Nichtvorhandensein von solchen Maschinen kann man sich mit Kreditkarten auch Bargeld auf den Banken geben lassen.

Das Plastic Money ist auch das beste Mittel für **finanzielle Absicherung** in Notfällen (z.B. schneller Heimflug), bei größeren Ausgaben, z.B. beim Kauf eines inländischen Flugtickets, wenn man mal ein Auto mieten will und besonders auch als **Liquiditätsnachweis** bei Grenzüberschreitungen, weil viele Länder von Touristen zum Nachweis der Finanzierung ihres Aufenthalts immer noch entweder Bargeld, Schecks oder eine Kreditkarte sehen wollen.

Welche Karte

Am besten akzeptiert werden die Kreditkarten von **MasterCard** (früher auch Eurocard, www.mastercard.com) und **VISA** (www.visa.de), auch American Express, die aber nicht ganz so häufig. Interessant für Globetreter ist evtl. ein „Doppelpack“, nämlich VISA kombiniert mit MasterCard, wie ihn manche Banken anbieten. Alle Kreditkarten-Gesellschaften haben auch eine „Goldcard“ im Programm, zwar in der Regel für einen Aufpreis, aber das kann sich trotzdem rechnen. Goldcards bieten zusätzlich umfangreiche Leistungen wie verschiedene Versicherungen, einen Notfall-Reiseservice und bessere Bedingungen bei Verlust oder Diebstahl der Karte – erkundigen!

Am günstigsten tankt man aber in vielen Ländern Bargeld mit der **Karte seiner Hausbank**, falls diese mit dem **Maestro-Logo** (blauer Doppelkreis) versehen ist. Maestro ist der Debitkartendienst von MasterCard. Mit der Bankkarte kann man allerdings kein Fahrzeug mieten und in der Regel auch nicht in Geschäften bezahlen. Trotzdem ist es unbedingt sinnvoll, diese Art von Plastikgeld, auch „BankCard“, „Postbank Card“ oder „SparCard“ genannt, auf der großen Radtour mitzuführen. Achtung: Karten mit dem **V Pay-Logo** von VISA funktionieren außerhalb Europas (mit wenigen Ausnahmen) nicht! Es kommt also darauf an, mit welcher Kreditkartengesellschaft die Hausbank zusammenarbeitet. V Pay-Bankkarten kann man getrost zu Hause lassen.

Von manchen Banken gibt es auch **Bargeldbezugskarten**, die es erlauben, auch in vielen außereuropäischen Ländern auf das heimische Spar- oder Tagesgeldkonto zuzugreifen. Solche Karten tragen in der Regel ein Logo von **Cirrus** oder **VISA PLUS** (nicht identisch mit der üblichen VISA V Pay-Karte). Sie können nur zum Bargeldbezug am Automaten eingesetzt werden.

Erkundigt euch also am besten bei eurer Hausbank nach den gebotenen Möglichkeiten. Ein nicht unwesentliches Kriterium zur Kredit- bzw. Bankkartenwahl sind auch die **Gebühren**, die dort jährlich sowie bei einzelnen Abhebungen erhoben werden. Eine Idee hierzu: www.kostenlose-kreditkarten.de. Die Vorteile einer Goldcard gibt es bei dieser Version allerdings nicht.

Akzeptanz nach Kontinenten

Hier noch eine grobe Übersicht über die Verbreitung von Kreditkarten:

Asien: Am verbreitetsten sind MasterCard und VISA, in den GUS-Staaten auch American Express (aber nur wenige Stellen akzeptieren dort überhaupt Kreditkarten).

Australien: Hohe Karten-Akzeptanz, MasterCard und VISA, Geldziehen aus Automaten auch mit der Maestro-Karte.

Amerika: In den USA und Canada sind Kreditkarten ein „Muss“ – MasterCard und VISA sind am verbreitetsten, auch American Express. Hohe Karten-Verbreitung mittlerweile auch in Süd- und Mittelamerika (MasterCard und VISA, Geldziehen aus Automaten auch mit der Maestro-Karte). In manchen südamerikanischen Ländern kann man wahlweise Landeswährung oder US\$ an den Automaten erhalten, das ist evtl. wichtig für die Weiterreise auf einem World Trip.

Afrika: Karten-Akzeptanz gering bis mittel, in Tourismusländern (Kenia, Tunesien, Ägypten etc.) höher, sehr hoch in Südafrika und Namibia. Vorwiegend MasterCard und VISA (VISA in manchen Ländern besser), Geldziehen aus Automaten auch mit der Maestro-Karte.

Kartensperrung im Notfall

Natürlich muss man unbedingt seine **Kreditkartennummer zusammen mit der Notfallnummer separat notieren**, um die Karte bei Verlust oder Diebstahl sofort sperren lassen zu können. Lasst euch auch am Bankautomat nie „helfen“ oder über die Schulter schauen; Kreditkartenbetrug wird weltweit immer häufiger. Was die Notfallnummer betrifft, so sollte man sich vorher genau bei seiner ausstellenden Bank erkundigen. Für unsere VISA-Karte (Sybille und Thomas) gibt es z.B. bei unserer Hausbank, der BW-Bank, eine rund um die Uhr besetzte Notfallnummer. Andere große Banken bieten einen ähnlichen Service. An einem solchen deutschsprachigen Anschluss sein Leid zu klagen ist wesentlich stressfreier als sich z.B. mitten in der Nacht von einem peruanischen oder indonesischen Hoteltelefon aus mit einem Telefoncomputer in Chicago auseinanderzusetzen.

Geld- überweisung

Dies ist für das Nachfüllen der Reisekasse der teuerste Weg, kann aber vielleicht in einem Notfall in Betracht kommen. Da ist die beste Möglichkeit eine Blitzüberweisung durch die US-Bank **Western Union** (www.westernunion.com), die fast weltweit Filialen hat (mehr als 100.000 Agenturen). Mit Western Union kann man von Deutschland aus in rund 200 Länder weltweit Bargeld verschicken; Partner sind beispielsweise die Postbank (www.postbank.de), die Reisebank (www.reisebank.de) sowie diverse Spar- und Kreissparkassen. Innerhalb von einer halben Stunde ist dann die Kohle da, und das sogar gebührenfrei (die Gebühren wurden bereits beim Absender erhoben). Natürlich muss sich der glückliche Empfänger ausweisen können. Kosten: ca. 30 Euro bei einer Überweisung von 500 Euro. Auszahlung nur in der Landeswährung.

Schwarzgeld

In vielen Ländern der Welt existieren Schwarzmärkte für den Tausch von Devisen, d.h., einheimisches Geld ist auf der Straße günstiger als in Banken oder bei offiziellen Geldwechselstellen. Der günstigere Kurs kann nur ein paar Prozente oder auch ein Vielfaches vom offiziellen Kurs betragen. Der Grund für einen existierenden Schwarzmarkt ist meist eine sehr hohe, versteckte Inflation und eine darniederliegende Volkswirtschaft. Je nach Gesetzeslage in einem Land wird ein Geldschwarzmarkt mehr oder weniger toleriert oder auch mit Strafen geahndet. Generell muss man beim Schwarztauschen **immer vorsichtig sein**, es werden alle möglichen Tricks angewandt! Bei im Ausland arbeitenden Europäern und bei Landsleuten kann in der Regel immer gefahrlos getauscht werden.

Besonders aufpassen muss man, wenn man neu in einem Land ankommt, die Scheine und den Kurs noch nicht kennt. Vorsicht auch beim Einschmuggeln von schon im Vorland getauschtem Schwarzgeld oder von undeklarierten Devisen!

Für das Schwarztauschen braucht man natürlich eine Hart-Währung in bar, also US\$, Euro oder Schweizer Franken. Die muss man entweder schon von daheim mitbringen oder sie sich noch im vor- oder vorherigen Reiseland besorgen.

Weitere Geld- und Finanztipps

Vorsicht beim Bezahlen mit Kreditkarten! Nicht aus der Hand geben oder aus den Augen lassen (Kopiergefahr), immer dabei sein, wenn die Rechnung und der Beleg erstellt wird. Wenn ein mit Kohlepapier durchschreibender Beleg verwendet

wurde, das Kohlepapier aushändigen lassen und vernichten. Meldet den Verdacht auf Missbrauch per E-Mail heim; der Kontaktmann zuhause muss innerhalb von sechs Wochen falsche Abbuchungen bei der Kartengesellschaft reklamieren! Nie die Kreditkarte in einem Hotelsafe deponieren, der auch anderen zugänglich ist! Vorsehen, dass die Karte während einer langen Reise nicht abläuft, den Nachschub der neuen sicherstellen.

Im Internet-Zeitalter kann man theoretisch auch unterwegs von jedem PC aus sein Konto verwalten – Voraussetzung ist ein **Online-Konto** bei einer Direkt-Bank (oder **Homebanking**). Doch hätten wir (Sybille und Thomas) damit ein Problem, weil sich damit auch Missbrauch treiben lässt (s. weiter unten im Kapitel E-Mails/Internet). Wir haben deshalb die Homebanking-Version „Nur Lesekompetenz“ gewählt. Das heißt, wir können von unterwegs zwar unsere Kontobewegungen einsehen, aber keine Geldtransfers veranlassen. Spioniert also jemand unsere Homebanking-Zugangsdaten aus, kann er kein Geld von unserem Konto abheben oder überweisen – und wenn eine Kontobewegung mal nicht stimmen sollte, kriegt unser mit Bankvollmacht versehener „Home Manager“ eine Mail, dass er da mal nach dem Rechten sieht.

Weltweit kursieren viele **US\$-Fälschungen** (Counterfeits), besonders gerne gefälscht werden 100\$- und 50\$-Noten. So kann man (bei den älteren, noch ausschließlich in Schwarz-Grün gehaltenen „Greenbacks“) eine falsche von einer echten Dollarnote unterscheiden: Die schwarze Farbe auf der Note etwas anfeuchten und auf ein Papier reiben; färbt das Schwarz ab, ist der Schein echt. Später erhielten die 50\$- und 100\$-Noten dann links neben dem runden Federal-Reserve-Siegel einen ins Papier eingebetteten Polyesterstreifen, auf dem der Wert der Note erscheint („USA 100“ bzw. „USA 50“). Das Vorderseiten-Porträt ist mit Mikro-Schrift umrandet („The United States of America“). Mittlerweile sind die neu gedruckten Dollars leicht pastellfarbig unterlegt – zur Verbesserung der Fälschungssicherheit, doch werden diese Scheine immer noch nicht in allen Ländern als echt erkannt und akzeptiert, genauso wie die älteren (durchaus echten) Scheine mit teils blauer oder roter Nummer und gleichfarbigem Department-of-Treasury-Siegel auf der Vorderseite. Doch die sind mittlerweile selbst in den USA kaum noch im Umlauf. Zum Erkennen von Dollar-Fälschungen s. auch <http://de.wikihow.com/Gefälschtes-amerikanisches-Geld-erkennen>.

Nicht alles Geld vor dem Verlassen des Landes verbrauchen, Restnoten können meist an der Grenze gleich in die Währung des nächsten Reiselandes eingetauscht werden (auf Ausnahmen wird im Länderteil hingewiesen). In Ländern mit Devisen-Zwangsbewirtschaftung immer alle Geldwechsel-Quittungen und Devisenerklärungen aufbewahren.

Geld- und Dokumenten-aufbewahrung

Am besten verteilt am Körper, in den Packtaschen und im Fahrrad (Notgeld z.B. in der Sattelstütze, im Lenkerrohr oder unter dem Doppelboden der Packtaschen). Brustbeutel sind verbreitet, stören jedoch meist beim Radeln. Besser ist evtl. ein Schulterhalfterbeutel, ein Hüftgurt, ein Geldgürtel oder eine Hosen-Innentasche. Ausstatter-Läden bieten viele Versionen an, z.B. den großzügigen *Document Organizer* von Eagle Creek und die Standby-Gürteltasche von VAUDE, die sowohl am Gürtel als auch durch einen Nackengurt am Körper getragen werden können. Beim Kauf auf das Material des Beutels achten, es sollte hautfreundlich sein (Baumwolle). Aber macht euch keine falschen Hoffnungen: Alle diese Verstecke sind sehr wohl bekannt.

Geld und Dokumente lassen sich auch gut in den durchsichtigen, weichen Ortlieb-**Dokumentenbeuteln** bzw. Kartentaschen aufbewahren. Gibt es in verschieden Größen; sie sind nach eigener Erfahrung absolut wasserdicht und scheuerfest. Übrigens führen wir (Sybille und Thomas) einen Notgroschen, eine unserer Kreditkarten, einen Zettel mit den Notfallnummern sowie unsere Sicherungskopien

immer in einem wasserdichten Beutel in der mittleren hinteren Radtrikot-Tasche mit – das trägt kaum auf, und sollten wir durch Diebstahl oder Überfall mal unserer Lenkertaschen verlustig gehen, so sind wir zumindest finanziell und dokumentenmäßig zunächst mal überlebensfähig.

Nehmt auch einen **zweiten Geldbeutel** mit, in dem nur Geld für wenige Tage ist. Nie mit dicken Geldbündeln herumwedeln, beim Geldwechseln nicht das gesamte Vermögen in der Öffentlichkeit ausbreiten, sondern vorher schon die etwa benötigte Summe bereithalten.

4. Kommunikation unterwegs (MM)

Schneller Wandel

Wer viel oder lange reist, der hat auch viel zu erzählen. Und so ist natürlich der Kontakt nach Hause zu Familie und Freunden wichtig. Was früher der Anruf oder das Fax war, ist heute eine **E-Mail**, ein **Facebook-Post**, ein **Tweet** oder ein **Blogbeitrag**. Mit zunehmender Digitalisierung und Vernetzung haben sich auch die Ansprüche an die Kommunikation unterwegs verändert. So reisen viele mittlerweile mit **Smartphone**, **Tablet** oder **Laptop**. Aber wenn man nicht aufpasst, dann können schnell die Kosten für die Kommunikation unterwegs einen erheblichen Teil des Reisebudgets fressen.

Grundsätzlich gilt: **Informiert euch** immer noch mal direkt über **die aktuellen Angebote** und Möglichkeiten auf dem Markt, da sich diese ständig ändern.

Wie also am besten unterwegs den Kontakt halten und Zugang zu Internet und Telefon sichern?

WLAN / Wifi

Am einfachsten lässt sich über **WLAN Hot Spots** (s. unter http://de.wikipedia.org/wiki/Wireless_Local_Area_Network) Kontakt mit der Heimat (und dem Internet) halten. Solche Hot Spots gibt es reichlich – viele Cafés, Restaurants, Hostels, Hotels oder Campingplätze bieten kostenfreien Zugang zum Internet, oft auch unter der Bezeichnung **WiFi** (für **Wireless Free Internet**). Das reicht meist für Skypecalls in die Heimat (www.skype.com) und etwas Surfen im Internet. Manchmal wird aber auch eine Gebühr erhoben oder der Zugang ist zeitlich begrenzt. Auch Museen, Flughäfen oder Bibliotheken bieten häufig WiFi an.

Unter www.hotspot.de gibt es eine Übersicht über Hot-Spot-Zugänge in den europäischen Ländern rund um Deutschland. Sonst hilft WLAN einschalten und suchen oder auf entsprechende Hot-Spot-Markierungen zu achten. Im Übrigen sind viele Länder in der Welt wesentlich weiter bei der Internetabdeckung und beim freien Zugang zu diesem als Deutschland.

Wer unabhängiger vom lokalen Hot-Spot-Angebot sein möchte und gerne jederzeit Anrufe tätigen oder im Internet surfen will, für den gibt es zwei Möglichkeiten:

Roaming

Über Bestandsnummer und -vertrag wird auf das Internet zugegriffen bzw. telefoniert. Hier gibt es recht klare Kostenübersichten der Netzbetreiber. In Europa haben sich die Kosten für Telefonate im Ausland (und die Annahme von Telefonaten im Ausland) in letzter Zeit etwas entspannt. Hier informiert man sich am besten direkt beim Provider.

Datenpakete für den Internetzugang werden meist in kleinen Häppchen angeboten (50 MB, 100 MB). Die sind bei modernen Smartphones aber meist recht schnell aufgebraucht und dann kann es schnell sehr teuer werden.

Einige Provider bieten hier bereits **spezielle Tarife** an, die es dem Nutzer ermöglichen, auch unterwegs für überschaubare Kosten zu telefonieren und zu surfen. Diese Tarife decken aber meist nur die europäischen Länder ab und hier besonders die Reiseregionen. Außerhalb dieser Länder wird das Surfen und Telefonieren wieder kostspieliger.



Lokale SIM-Karten

Für Vieltelefonierer und Websurfer lohnt sich meist der Kauf einer lokalen SIM-Karte. Die ist oft wesentlich günstiger und bietet Telefonie und Zugang zum Internet. Doch sollte man hier immer vorher prüfen, wie hoch im jeweiligen Tarif die Kosten für Telefonate nach und aus Deutschland bzw. Europa sind. Wer nicht telefonieren muss oder will, der kann vielfach auch nur einen Webtarif buchen. Vor der Abreise muss man schauen, dass das Handy **nicht SIM-locked** ist, also **mit jeder beliebigen SIM-Karte** betrieben werden kann.

Bei einigen Anbietern kann man sich bereits im Vorfeld über die Kosten informieren und hier auch eine lokale SIM-Karte bestellen, z.B. bei Lebara Mobile (www.lebara.de). Bei Keepgo (www.keepgo.com) etwa kann man auch eine Multicountry SIM Card bekommen. Hier gibt man einfach die zu bereisenden Länder an und bucht die entsprechenden Guthaben. So muss man sich nicht erst bei der Einreise auf die Suche nach dem nächsten Telefonladen machen und kann Familie und Freunden schon vor der Reise die lokale Nummer mitteilen.

Für Dauer- Onliner

Wer die ganze Zeit online bleiben möchte (oder muss), für den bietet sich ein **eigenes WLAN** an. Mittlerweile gibt es einige Anbieter wie Boingo Wireless (www.boingo.com) oder iPass (www.ipass.com), die ein WLAN fast rund um die Welt anbieten, mit über 1 Million Zugangspunkten. Einfach die entsprechende App auf dem Smartphone, Tablet oder Laptop installieren und schon kann es losgehen. Je nach Tarifumfang können mehrere Geräte den gleichen Zugangspunkt nutzen. Die Kosten pro Monat liegen bei rund 60 Dollar. Auch hier bietet es sich an, die aktuellsten Preise und Möglichkeiten noch mal vor der Abfahrt zu prüfen.

Eine weitere Möglichkeit sind sogenannte **mobile WiFi Pocket Router** (MiFi, s. unter <https://en.wikipedia.org/wiki/MiFi>). Die werden z.B. von Comfortway (<http://de.comfway.com>), Keepgo (www.keepgo.com) oder Tep Wireless (www.tepwireless.com) angeboten und bieten Internetzugang weltweit. Dafür verbindet sich der MiFi mit vorhandenen Netzwerken; abgerechnet wird dann mit den MiFi-Anbietern. Die Preise liegen zwischen 0,07 Cent pro MB in der europäischen Union und 0,39 Cent in anderen Ländern und werden über ein Guthaben abgerechnet, das immer wieder aufladbar ist.

Weitere Tricks

Moderne Smartphones und Tablets verbrauchen viele Daten für Hintergrundprozesse, aber mit ein paar einfachen Tricks kann man diesen Verbrauch reduzieren. So bietet es sich an, den **Opera Browser** (www.opera.com/de) zu installieren. Er gilt als besonders datensparend und greift nicht direkt auf die jeweilige Website zu, sondern auf einen Proxy-Server. Zudem kann man das Laden hochauflösender Bilder oder datenintensiver Animationen ebenfalls ausschalten oder in der Datenmenge reduzieren.

Mit einem **Proxy-Server** ([https://de.wikipedia.org/wiki/Proxy_\(Rechnernetz\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Proxy_(Rechnernetz))) oder einem **Virtual Private Network** (VPN, https://de.wikipedia.org/wiki/Virtual_Private_Network) kann man auch in Ländern, wo das Internet überwacht und zensiert wird, Sperren umgehen. Das ist etwa im Iran oder in China der Fall, doch auch schon in der Türkei. Beat Heim (www.betzgi.ch): „Man tritt dadurch unter anderer IP-Adresse auf, doch ist das immer ein gewisses Katz-und-Maus-Spiel. Die Chinesen vor allem sperren dann immer wieder für diese Adressen den Zugriff, so dass man oft wechseln muss.“ Mehrere Radreisende machten in China dieselbe Erfahrung, wogegen man im Iran die Internet-Wächter eher austricksen konnte.

5. Paketversand

Pakete heimschicken

Für Pakete, die ihr mit Souvenirs und nicht mehr benötigten Dingen heimschicken wollt, muss eine Zollklärung ausgefüllt werden, oder das Paket muss durch eine Zollstelle des Absendelandes gehen. Bezüglich der Paket-Verpackung kann es

Vorschriften geben. Von Ländern der Dritten Welt ist Pakete heimschicken meist eine nervtötende Angelegenheit mit viel Wartezeit und Lauferei.

Pakete kann man versenden als **Luftpost**, das ist sehr teuer; **Luftfracht** ist etwas billiger. Per **Seeweg** ist es am günstigsten, kann aber Monate dauern. Eine all-gemeingültige Aussage lässt sich aber hier nicht machen. Wir haben schon Pakete per „Ground Transport“ aus verschiedenen Ländern heimgeschickt. Von Mexiko dauerte das mal zwei Monate, von Chile weniger als eine Woche (wahrscheinlich war der Postflieger nicht voll und sie haben ihn mit Übersee-Paketen aufgefüllt). Seine Sendungen verschickt man übrigens am besten aus Großstädten, aus Städten mit internationalen Flughäfen oder von Hafenstädten aus.

Äußerst wichtige Dinge würden wir generell einem weltweiten **Kurierdienst** übergeben, z.B. DHL (gehört der Deutschen Post AG, die Sendung wird also in Deutschland mit dem regulären Postauto ausgeliefert, www.dhl.de). Auch UPS (www.ups.de) und FedEx (www.fedex.com/de) arbeiten schnell und zuverlässig. Allerdings sind solche Kurierdienste die teuerste aller Lösungen. Billiger ist es allemal, sich nach einem Privat-Kurier umschauen, sein Paket z.B. freundlichen heimfliegenden Touristen oder Geschäftsleuten mitzugeben. Damit haben wir die besten Erfahrungen gemacht! Kennenlernen tut man solche Menschen in Touristen-Orten, auf Flughäfen (wenn Maschinen nach Deutschland fliegen), in Lufthansa-Büros, Botschaften, Goethe-Instituten, Touristen-Hotels. Leider hat allerdings die Bereitschaft für solche Botendienste nachgelassen, weil Touristen auch schon als Drogenkurier missbraucht wurden und schlimmstenfalls im Reiseland im Gefängnis landeten... Klar, dass man immer auch Anschrift und Telefonnummer des Kuriers notiert; nicht alle sind tatsächlich zuverlässig.

Sendungen aus der Heimat empfangen

Auch „andersrum“ kann man natürlich Pakete versenden, wenn etwa Ersatzteile benötigt werden, die im derzeitigen Reiseland nicht aufzutreiben sind. Auch das geht sowohl mit der **Post** als auch mit **Kurierdiensten**, wobei wir hier den Kurierdiensten gleichfalls den Vorzug geben würden.

Problem: Alle Waren müssen durch den Zoll. Es kann also sein, der Postbeamte findet deine postlagernde Sendung nicht, weil sie beim Zollbüro (oft draußen vor der Stadt) liegt und das im ganzen Amt keiner weiß. Viele Sendungen werden auch zum Totalverlust, weil jemand Wertvolles darin vermutet hat. Natürlich kann es gut gehen – am besten ist es hier, wenn man im betreffenden Land eine Privatadresse hat, wo sich jemand um die Sache kümmert. Doch **Ersatzteile** oder andere essentiellen Dinge lässt man am besten an die Auslands-Vertretung des gewählten Kurierdienstes schicken, die arbeiten gewissenhafter und effektiver. So verschickt man heutzutage auch **Dokumente**, etwa den Zweitpass mit dem neuen Visum.

Das hat natürlich seinen Preis. Es gibt auch **Spezialfirmen**, die mit allen namhaften Kurierdiensten zusammenarbeiten und eine Sendung vor Ort mit zuverlässigen Agenturen bis zur Tür des Empfängers liefern. Da wäre z.B. Transglobal Express zu nennen (www.transglobalexpress.de, verschickt in 220 Länder weltweit), doch es gibt noch eine Reihe anderer mehr. Fündig wird man über Google („Paket weltweit versenden“).

6. Versicherungen

Versicherungen schützen zwar nicht vor Diebstahl, Unglück oder Krankheit, aber man reist doch wesentlich entspannter. Selbstsicherheit und Selbstvertrauen und das Erkennen möglicher Risiken sind aber beim Reisen wesentlich wichtiger als Policen. Vordrucke bzw. Überweisungsaufträge von Reiseversicherungen gibt es bei Reisebüros und in Banken. Vergleiche auf jeden Fall Leistungsumfang und Einschränkungen! Kurzfristige Versicherungen (bis zu einem Monat) werden häufig als Paket angeboten (Gepäck-, Unfall-, Haftpflicht- und Krankenversicherung). Nicht alle Versicherungen sind für Globetreter sinnvoll.

**Kranken-
versicherung**

Die wichtigste Versicherung für euren Rad-Trip ist auf alle Fälle die Auslands-Krankenversicherung. Zuerst einmal prüft, welche Leistungen eure reguläre Krankenversicherung bei Auslandsreisen offeriert. Für Langzeitreisende empfiehlt es sich unter Umständen, die gesetzliche Krankenversicherung auf Anwartschaft umzustellen, dann fällt nur ein geringer Ruhebetrag an und es ist sichergestellt, dass ihr bei eurer Rückkehr wieder einen sofortigen Voll-Versicherungsschutz habt. Für die Reise selbst stellt man dann auf eine günstige Auslandskrankenversicherung um. Beispiele: Die Süddeutsche Krankenversicherung a.G. (www.sdk.de) verlangt bis 45 Tage Reisedauer 11,50 Euro, jeder weitere Tag 2 Euro. Die Union Krankenversicherung AG (www.ukv.de) verlangt im Tarif AKE 0,65 Euro täglich, ab dem 46. Tag 2 Euro.

Tip: Wer als Kreditkarte eine **Goldcard** eines der führenden Kartenanbieter nützt, hat in vielen Fällen eine kostenlose weltweite Krankenversicherung dabei (erkundigt euch nach den genauen Leistungen und evtl. Einschränkungen).

**Behandlungs-
kosten**

Wer im Ausland unterwegs ist, wird im Erkrankungsfall alle anfallenden Kosten vorstrecken müssen. Um die Kosten von der Versicherung erstattet zu bekommen, benötigt ihr eine genaue Bescheinigung des behandelnden Arztes über die Art der Krankheit, die Behandlungsmaßnahmen und die Höhe der vorfinanzierten Rechnung. Falls ihr Medikamente in einer Apotheke selbst besorgen müsst, lasst sie euch quittieren. Studiert auf jeden Fall vor Vertragsabschluss gut das Kleingedruckte des Versicherungsscheins!

**ReiseKV-
Anbieter**

Hier eine kleine (nicht komplette) Aufstellung von Versicherungsgesellschaften, die Reise-Krankenversicherungen anbieten:

Elvia Reiseversicherungen / AGA International S.A. (www.elvia.de),

Europäische Reiseversicherung (www.erv.de),

AXA COLONIA Versicherung AG (www.axa-colonia-kranken.de),

Barmenia Krankenversicherung (www.barmenia.de),

Gothaer Allgemeine Versicherung AG (www.gothaer.de),

DKV Deutsche Krankenversicherung AG (www.dkv.com),

Volksfürsorge Krankenversicherung (jetzt **GENERALI**, www.generalide),

Hanse-Merkur Krankenversicherung (www.hansemmerkur.de),

Union Krankenversicherung (www.ukv.de),

Süddeutsche Krankenversicherung (www.sdk.de).

Dann gibt es **Versicherungsmakler**, die auf ihrer Homepage Vergleiche angestellt haben, s. etwa bei www.reiseversicherung.com – das kann auch hilfreich sein.

**Reisegepäck-
versicherung**

Reisegepäckversicherungen lohnen sich meistens nur bei Kurzaufenthalten im Ausland, da sie für Langzeitreisen unerschwinglich teuer sind. Bevor ihr euch entschließt, wertvolle Dinge wie Fahrrad und Kameraausrüstung gegen Diebstahl, Verlust oder Beschädigung zu versichern, solltet ihr genau in Erfahrung bringen, wann die Versicherung überhaupt zahlt. Da werdet ihr schnell feststellen, dass meistens nur in Ausnahmefällen ein Anspruch auf Leistung besteht. Oft sind Wert-sachen bei Reisegepäckversicherungen auch nur bis zu 50% der Versicherungssumme gedeckt. Geld, Tickets und Dokumente lassen sich ohnehin nicht versichern. Wer sich trotzdem interessiert: Marktführer ist die **Europäische** (www.erv.de); ein Vergleich findet sich gleichfalls bei www.reiseversicherung.com.

F. Medizin, Gesundheit, Ernährung

1. Medizinische Vorsorge, Impfungen

Wissen um Gesundheitsrisiken, Krankheitsbilder und Therapien sind für eine transkontinentale Fahrrad-Fernreise mindestens genauso wichtig wie etwa die Kenntnis der Funktion einer Fahrrad-Gangschaltung. Auch wer sich topfit fühlt, für den steht zunächst einmal ein Besuch beim Hausarzt auf dem Programm. Und ein vorheriger Erste-Hilfe-Kurs kann auch nicht schaden.

Dann der Gang zum Zahnarzt – sind die Zähne in Ordnung? Brillenträger brauchen eine Ersatzbrille, und wer keine Brille trägt, der braucht zum Schutz der Augen (Staub, Mücken, Fahrtwind, Austrocknung) unbedingt eine gute Sonnenbrille oder eine Brille mit klaren Gläsern! Kontaktlinsenträger sollten sich überlegen, ob sie für die Dauer der Reise nicht besser zu einer Brille zurückkehren.

Grundimpfungen Wie ist es um eure Grundimpfungen gegen Polio, Tetanus und Diphtherie bestellt? Hier wird wohl eine Wiederauffrischung nötig werden, denn diese drei Impfungen gehören zu den sog. Grundimpfungen, die ihr unabhängig vom Reiseziel machen solltet. Dabei kann gleichzeitig ein Notfallpass/Patientenpass angelegt werden (wenn ihr z.B. Allergien habt, besondere Medikamente braucht). Möglicherweise erfordert euer Gesundheitsfahrplan noch weitere Schutzimpfungen. Da können neben dem Hausarzt auch das Gesundheitsamt und die tropenmedizinischen Institute Auskunft geben. Und, ganz wichtig: Unbedingt mindestens **ein halbes Jahr vor Reiseantritt** informieren und ggf. die Impfungen in die Wege leiten (Impfplan)!

Impfberatung, Gesundheitsvorsorge

Welche Krankheiten speziell in euren Reiseländern vorkommen und welche Impfungen zusätzlich zu den Grundimpfungen angeraten sind, erfahrt ihr bei einem **Gesundheitsamt** oder **Tropeninstitut** (in Berlin, Bonn, Hamburg, Heidelberg, Koblenz, München, Tübingen, Würzburg, Wien, Basel). Auch **im Internet** bekommt man vielfach Rat: www.tropeninstitut.de/impfung, www.fit-for-travel.de (unseres Erachtens eine besonders gute Seite, genaue und aktuelle Informationen zu Risiken und notwendigen Impfungen für 300 weltweite Reiseziele, man kann auch alle Tropenkrankheiten einzeln anklicken), oder auch bei den Länder-Infos des Auswärtigen Amtes (www.auswaertiges-amt.de). Besonders ausführlich über das **Malaria-Risiko** informiert die „Deutsche Gesellschaft für Tropenmedizin“ unter www.dtg.org (wichtig ist vor allem der neueste Medikamenten-Stand bei Malaria, s. weiter unten). Zentrum für Reisemedizin in Wien: www.reisemed.at. Schweiz: www.safe-travel.ch. Eine gute englischsprachige Website ist www.tripprep.com. Und wird man unterwegs krank, hat z.B. Durchfall o.ä., dann ist auch ein Blick auf die Seite www.netzdoktor.de nicht schlecht.

Wenn sich jemand ausführlich in die Materie einlesen will, es gibt auch ein sehr gutes Buch: David Werner: „Wo es keinen Arzt gibt“, Reise Know-How. Es behandelt das ganze Gebiet der Probleme, die die Gesundheit des Reisenden (und der Bewohner) in tropischen und subtropischen Ländern betreffen, und wurde bereits in 60 Sprachen übersetzt. Ein Standardwerk!

2. Gesundheitsrisiken in verschiedenen Kontinenten

Kontinent	Krankheiten/Impfungen
Lateinamerika	Malaria-Prophylaxe für die Regenwaldgebiete Mittel- und Südamerikas, Gelbfieberimpfungen für das Amazonas-Tiefland, Gelbsuchtgefahren in den Andenländern.
Nordamerika	keine speziellen Impfungen nötig.

Australien/Ozeanien	Nur in tropischen Landesteilen Malaria-Prophylaxe
Asien	Für den Indischen Subkontinent und Südostasien Malaria-Prophylaxe, ausgenommen die Hochlandregionen (Nepal). Gelbsucht-(Hepatitis-)gefahr in vielen Tropen- und Subtropen-Ländern mit niedrigem Hygiene-Standard.
Afrika	Für die meisten Länder südlich der Sahara Malaria-Prophylaxe (hohes Infektionsrisiko) und Gelbfieber-Impfungen, für einige Länder auch gegen Cholera (falls Ausbruch), Hepatitis, Schlafkrankheit.
Ganze Welt	Diarrhoe, Amöbenruhr, Tetanus, Kinderlähmung, Typhus, Tollwut.

3. Tropenkrankheiten und andere Krankheitsgefahren

Vorbemerkung: Dies ist eine **nicht vollständige Übersicht**. Den allerneuesten medizinischen Stand findet ihr länderspezifisch unter www.fit-for-travel.de. Dort gibt es auch Hinweise und Informationen zu nur lokal auftretenden, aber unter Umständen schwer verlaufenden Krankheiten wie Ebola, Vogelgrippe, Chagas-Krankheit u.a.m.

Malaria

Eine der häufigsten Tropenkrankheiten und die gefährlichste für Weltenbummler. Es gibt dreierlei Verlaufsformen: Malaria tertiana, Malaria quartana und Malaria tropica (die tödliche Form). Je nach Reisegebiet müssen verschiedene Mittel zur Vorbeugung und (Selbst-)Behandlung im Krankheitsfall genommen werden. Das Hauptproblem liegt in der fortschreitenden Resistenz der Erregerstämme in bestimmten Weltgegenden gegenüber den verschiedenen Chloroquin-Präparaten (Handelsname Resochin u. andere). Dann muss auf ein anderes Präparat oder auf eine Kombination ausgewichen werden.

Langzeitreisende sollten die zu erwartende Schutzwirkung gegenüber den möglichen Nebenwirkungen **sehr genau abwägen** und nur solche Präparate auf Dauer einnehmen, deren Nebenwirkungen sich auch über längere Zeit in Grenzen halten. Empfohlen wird in Gebieten mit partieller Chloroquinresistenz zusätzlich zur Chloroquinprophylaxe der Wirkstoff Proguanil (Handelsname Paludrine) zur regelmäßigen Einnahme – muss allerdings täglich eingenommen werden; wer über Jahre in Infektionsgebieten unterwegs ist, hat dann eine halbe Packtasche voll Tabletten ... Beliebte ist auch Doxycyclin, das in vielen Ländern recht preiswert ist, aber in Deutschland zur Prophylaxe nicht zugelassen. Zur „Standby-Medizin“ im Falle einer Ansteckung gibt es Mefloquin (Handelsname Lariam) und das relativ neue Malarone. Das früher oft verabreichte Fansidar wurde wegen starker Nebenwirkungen vom Markt genommen. Eine sehr gute Übersicht über alle Malariaprophylaxen, deren Dosierung und Nebenwirkungen hat die **Deutsche Gesellschaft für Tropenmedizin** (s. oben, www.dtg.org) ins Web gestellt.

Malaria-Überträger sind die (weiblichen) Anophelesmücken (Moskitos), die fast nur abends und nachts stechen. Deshalb am Abend möglichst immer alle Körperteile bedeckt halten (möglichst helle Kleidungsstücke), unbedeckte Haut mit Anti-Mückenmittel einreiben (Autan o.ä.) und unter einem Moskitonetz schlafen oder eine Moskitospirale abbrennen (die aber auf Dauer auch gesundheitsschädlich ist). Die Einnahme von Vitamin-B-Tabletten zur Mückenabwehr, wie oft empfohlen, ist kaum wirksam.

Malaria äußert sich durch regelmäßige oder unregelmäßige Fieberschübe, Kopf- und Gliederschmerzen (ähnlich wie eine Grippe). Tabletten rechtzeitig vor Erreichen eines Infektionsgebietes und auch einige Zeit nachher einnehmen (wegen evtl. Vergessen am besten immer sonntags, wenn einmal wöchentlich Tabletten erforderlich sind). Malaria-Tabletten könnt ihr auch unterwegs in den Risikoländern (oft billiger!) nachkaufen.



Schlafkrankheit Die sog. afrikanische Trypanosomiasis wird durch Parasiten (*Trypanosoma brucei*) verursacht. Diese befallen über die Blut- und Lymphgefäße die inneren Organe und gelangen ins Gehirn, wo sie ein schweres Krankheitsbild hervorrufen, das unbehandelt tödlich endet. Die Schlafkrankheit wird durch den Stich der bremsenartigen Tsetse-Fliege übertragen und kommt gebietsweise im tropischen Afrika vor, vor allem in den ostafrikanischen Ländern. Nach Schätzungen werden jährlich bis zu 50.000 Kranke registriert. Einen Impfschutz gibt es nicht; wichtig ist ein vorbeugender Schutz gegen stechende Quälgeister wie beschriebenen.

Hepatitis Die infektiöse Gelbsucht ist weltweit verbreitet, vor allem in Ländern mit geringem hygienischem Standard. Man unterscheidet Hepatitis A bis E, wobei die Viren vom Typ A überwiegend durch unsaubere Nahrung und Wasser übertragen werden (fäkal-oral durch eine Kontakt- oder Schmierinfektion), manchmal auch durch engen Personenkontakt. Ein erhöhtes Risiko stellen fäkaliengedüngtes Gemüse (z.B. Salate) oder auch Meeresfrüchte (z.B. Muscheln und Austern) dar. Hepatitis B wird meist nur auf dem Blutweg (Transfusionen, Spritzen) und durch intime Körperkontakte übertragen.

Hepatitis-Viren verursachen eine Entzündung des Lebergewebes; die Beschwerden sind bei allen Formen der Hepatitis sehr ähnlich. Zu Beginn der Erkrankung kann es zu Erschöpfung, Kopfschmerzen, Appetitlosigkeit, Übelkeit, Erbrechen, Schmerzen im Bereich des rechten Rippenbogens, Dunkelfärbung des Urins, Hellfärbung des Stuhles und schließlich zur Gelbfärbung der Haut kommen. Der Krankheitsverlauf fällt individuell sehr unterschiedlich aus und wird von persönlichen Faktoren wie z.B. Alter, Gesundheitszustand und der Virus-Hepatitisart mitbestimmt. So kann es zu Hepatitisinfektionen mit nahezu keinen Beschwerden kommen, im Gegensatz zu Hepatitisinfektionen mit schweren Verläufen (vor allem bei älteren Menschen) bis hin zu Koma und Tod.

Bei akuter Hepatitis existiert leider keine spezifische Behandlung. Ein Impfschutz ist deshalb anzuraten; zweimal mit Havrix, Abstand zwischen 1. und 2. Impfung mindestens sechs Monate, Wirkungsdauer zehn Jahre. Für Typ B sind drei Impfungen erforderlich. Eine Impfung gegen Hepatitis B schützt auch gegen Hepatitis D. Gegen die sehr seltene Hepatitis C und E gibt es keine Impfmöglichkeiten.

Gelbfieber Diese echte Tropenkrankheit tritt in den tropischen Regenwäldern von Afrika und Südamerika auf, in Asien nicht. Zum Glück ist sie selten. Überträger sind Stechmücken, Symptome sind hohes Fieber, Schüttelfrost, Gliederschmerzen. Die Impfung darf in Deutschland nur von speziellen Stellen durchgeführt werden und muss in den gelben internationalen Impfpass eingetragen werden.

Bilharziose Eine gefährliche Wurmerkrankung (auch *Schistosomiasis* genannt), die in tropischen Süßgewässern (Seen, Staudämme, Tümpel, träge Flüsse, Kanäle) durch Wurmlarven mit Schnecken als Zwischenwirt übertragen wird. Diese dringen durch die Haut ein und befallen Blase, Darm und Leber. Symptome sind blutiger Urin und Stuhl. Impfen ist nicht möglich. Deshalb nicht in Gewässern baden! Ägypten (Nil) ist besonders davon betroffen, doch die Krankheit kommt auch in den übrigen Gewässern und Seen fast ganz Afrikas und auch in Asien und Lateinamerika vor. In Gewässer in Höhen ab etwa 1500 m bzw. in kühlen Hochlagen treten die Schnecken nicht mehr auf.

Typhus / Paratyphus sind bakterielle Infektionskrankheiten, gegen die man sich mit einer dreimaligen Schluckimpfung (Typhoral) schützen kann (im Abstand von zwei Tagen, schützt etwa ein Jahr bei einem Wirkungsrad von ca. 85%). Die Impfung ist für jene empfehlenswert, die beim Reisen ständig mit niedrigem Hygienestandard in Berührung kommen. Wenngleich echte Typhus-Erkrankungen selten geworden sind, treten sie doch immer wieder in Afrika, Lateinamerika und Asien epidemieartig (und meist regional begrenzt) auf. Zu anderen Impfungen sind Mindestabstände einzuhalten.

- Cholera** Diese auch als „Seuche der Armen“ bezeichnete bakterielle Darmentzündung ist bis auf kleine Herde in Afrika und besonders Indien so gut wie ausgerottet; kein Land verlangt zur Zeit eine Cholera-Pflichtimpfung. Überträger sind Wasser und Nahrung, Symptome sind massive, wässrige Durchfälle – ohne Fieber – mit enormen Flüssigkeitsverlusten und innerer Austrocknung.
- Durchfall** „Montezumas Rache“ lauert nicht nur, wie der Name vermuten lässt, in Mexiko auf Opfer, sondern weltweit. Die Übertragung erfolgt meist durch bakterienverseuchtes Wasser oder durch Lebensmittel (Fäkaldüngung von Gemüse). Bei Durchfall muss vor allen Dingen das starke Wasser- und Mineraldefizit ausgeglichen werden. Am besten eine Weile pausieren, zuerst mal mit Cola, Bananen, trockenem Salzgebäck usw. probieren, Papayakerne kauen! Hat das keinen Wert, ein leichtes Mittel nehmen (Elektrolytpulver und ein Präparat aus Trockenhefe wie z.B. Perenterol oder Metifex, wobei letztere sich auch zur Vorbeugung eignen). Nächster Schritt wäre der Gang in die Apotheke und der Griff zu einem Antibiotikum. Muss man dringend weiter, hilft nur noch Immodium, Lopedium usw. (zur Stilllegung des Darms). Doch Vorsicht: Schleimig-blutige Durchfälle deuten auf eine **Amöbenruhr** hin! Dann keine Durchfallmedikamente einnehmen, schnelle ärztliche Behandlung ist nötig (Antibiotika-Mittel).
- Tollwut** Diese gefährliche Krankheit, auch *Rabies* oder *Lyssa* genannt, wird durch Viren (sog. Rabiesviren) verursacht. Übertragen wird sie auf den Menschen hauptsächlich durch Tierbisse (v.a. Hunde, Katzen, Fledermäuse). Die Tollwut ist weltweit verbreitet und führt fast immer zum Tod, deshalb ist sie so gefährlich. Streunende Hunde gibt es auf der ganzen Welt eine Menge; sie nötigen Reiseradler schon ab und an zu konditionsfördernden Sprinteinlagen. Eine aktive Schutzimpfung kann gegen eine Tollwuterkrankung vorbeugen und ist keine schlechte Idee. Früher war diese Impfung sehr schmerzhaft (14 Injektionen in die Bauchdecke!) und hielt nicht lange vor; heute kommt man mit drei Injektionen (nicht mehr schmerzhaft, ins Gesäß) im Abstand von jeweils vier Wochen hin.
- Aids** Diese tödliche Infektionskrankheit ist weltweit immer noch auf dem Vormarsch, besonders in ost-, zentral- und südafrikanischen Ländern, aber auch auf dem indischen Subkontinent und in Südostasien. Gelegenheiten zum Sex ergeben sich unterwegs mehr als genug – ungeschützt kann das tödlich enden ... Bei einem Unfall in einem Land mit niedrigem Gesundheitsstandard können auch Blutübertragungen gefährlich werden – gleichfalls Aids-Gefahr! Eigene originalverpackte Spritzen bzw. Kanülen mitführen, falls in einem Land mit niedrigem Medizinstandard eine Spritze notwendig werden sollte (bei Grenzüberschreitungen aber verstecken, um nicht in den Verdacht zu geraten, drogenabhängig zu sein).
- Hautparasiten** Außer Moskitos werden euch sicherlich auch mal Flöhe, Läuse oder Wanzen am Blut naschen. Rote, juckende Stellen am Körper sind die Beweise – nicht aufkratzen! Wenn es gar zu bunt kommt, zur Chemie greifen, die Apotheken in euren Reise-Ländern halten entsprechende Pülverchen bereit. Hauptübertragungsorte sind verschmutzte Betten und Bettwäsche. Ein vorheriger prüfender Blick unter die Matratze eines (zweifelhafte) Hotelbetts kann nicht schaden. Schon deshalb ist ein eigener (Leinen-)Schlafsack und eine Matte, um damit manchmal lieber auf dem Boden zu schlafen, viel wert (es sei denn, dort tummeln sich zur gleichen Zeit Kakerlaken ...).
- Wundinfektionen** In feuchtheißen Ländern heilen Wunden nur schlecht. Deshalb auch kleine Wunden immer behandeln (offene Wunden ziehen Fliegen und Insekten an). Reibt euch nicht wegen Moskitostichen die Haut wund (Moskitos stechen gerne in die Kniekehlen und unter die Fußknöchel)! Entzündete Haut pudern und verbinden.

Erkältungen So seltsam es klingen mag, aber Erkältungen sind eine der häufigsten Erkrankungen in heißen, tropischen Ländern. Vorsicht vor kalter Luft in klimatisierten Räumen, nachts im Hotel keine Klimaanlage laufen lassen, besser ist ein Zimmer mit Ventilator! Wer leicht Halsschmerzen bekommt, sollte Halstabletten mitnehmen. Erkälten kann man sich auch, wenn man verschwitzt ist und dann bergab fährt. Eine Zeitung unter das T-Shirt gesteckt schützt bestens vor zuviel Zugluft auf der Brust. Vorsichtige haben für solche Fälle eine leichte Windweste im Gepäck.

Wenn man verschwitzt eine schnelle Abfahrt runtersaust, kann man mit Wattlepfropfen Ohrenschmerzen vermeiden. Solche Pfropfen verbessern auch die Hörfähigkeit, wenn einem ein starker Wind um die Ohren pfeift. Vaselinecreme auf Lippen, Nase und Gesicht schützt vor Kälte und eisigem Wind.

Höhenkrankheit Ab etwa 2000 m müsst ihr mit einem Leistungsabfall rechnen, durch den reduzierten Sauerstoffanteil im Blut. Bei Radtouren durch die südamerikanischen Anden oder in asiatischen Hochgebirgsländern kann es ab etwa 3000 m zur Höhenkrankheit kommen, sehr gefährlich! Details dazu s. im Bolivien-Kapitel auf Seite 263 f.

Gefahren durch Sonne und Hitze Auch wenn es verführerisch ist – beim Radfahren darf man sich der Sonne nicht schutzlos aussetzen, besonders nicht in südlichen, sonnenintensiven Ländern! Der kühlende Fahrtwind täuscht über die **Intensität der Sonnenstrahlen** hinweg, lasst euch nicht von der Verdunstungskühle eures Schweißes beim Radeln täuschen! Immer eine Kopfbedeckung mit Nackenschutz tragen, helle, leichte und weite Baumwollkleidung anziehen, die Handrücken bedecken (dünne Handschuhe), exponierte Haut (Nasenspitze, Stirn) dick mit Sonnencreme mit sehr hohem Lichtschutzfaktor eincremen (auch eine Zinkoxydsalbe ist gut). Übrigens setzt die voll schützende Wirkung von Sonnenschutzmitteln erst nach etwa 40 Minuten ein – also rechtzeitig vorher eincremen. Auch ein **Hitzschlag** ist eine nicht zu unterschätzende Gefahr! Bei ersten Anzeichen Schatten aufsuchen, nasse Tücher auf Kopf und Nacken.

Durst ist ein schlechter Indikator für Flüssigkeitsmangel. In starker, trockener Hitze (Wüste) oder bei extremer Trockenheit (extreme Höhen) muss man sich zwingen, zu trinken, auch wenn man keinen Durst verspürt, sonst droht später evtl. eine Nierenschädigung (Warnsignal: dunkelfarbener Urin). Und bei extremer Trockenheit den Körper immer bedeckt halten, damit nicht zuviel Feuchtigkeit über die Haut verdunstet. In starken Höhen schützt man sich so gleichzeitig vor der gefährlichen UV-Strahlung! Bei vielem Schwitzen den Salzverlust durch Einnahme von mehr Salz oder speziellen Salz- bzw. Mineralpräparaten ausgleichen.

Weitere Risiken Das zunehmende **Ozonloch** ließ in den letzten Jahren Hautkrebskrankungen in sonnenreichen Ländern der südlichen Hemisphäre wie Australien, Neuseeland, Argentinien, Südafrika u.a. stark ansteigen. In Australien z.B. wird mit dem Wetterbericht für den nächsten Tag auch genannt, wie lange man sich ungeschützt in der Sonne aufhalten kann. Doch selbst in Canada und Patagonien wurde bereits eine erhöhte UV-Strahlung gemessen. Besonders helle, blonde Typen, sollten diese Gefährdung mit berücksichtigen. Intensiv ist die Strahlung um die Mittagszeit, als Gegenmaßnahme den Körper mit leichter, langer Kleidung bedeckt halten und die unbedeckte Haut mit Sonnencreme mit hohem Lichtschutzfaktor eincremen. Oder macht es wie die Einheimischen, frei nach dem Motto „Between eleven and three – stay under a tree!“

Hier sei noch erwähnt: Es gibt eine **World Risk Map**, die auch Verkehrsgefahren, Qualität der medizinischen Versorgung u.a.m. einbezieht und die Länder der Welt in fünf Kategorien einteilt. Sie wird jährlich neu von der International SOS Co. aufgestellt – s. www.internationalsos.com/risk-outlook oder (verschiedentlich kommentiert) über Google / World Risk Map.

4. Beschwerden beim Radeln und ihre Abhilfe

Sitzbeschwerden Die treten beim Radfahren am häufigsten auf und äußern sich meistens durch wundete Stellen, Knochenschmerzen, aber auch durch Furunkel und Infektionen. Ursache ist meist der Sattel und seine falsche Positionierung, auch wenn er schon tausende Kilometer „eingeritten“ ist. Auch scheuernde Nähte von Unterwäsche kann mit beitragen. Erleichterung verschaffen regelmäßig gewechselte Radlerhosen oder Unterhosen mit eingnähtem Sitzpolster und Cremes (Vaseline).

Rücken- und Kniebeschwerden Erster sind fast immer ein Zeichen für **falsches Sitzen**, letztere für **falsches Pedalieren** (schneller treten ist besser als langsam in einem zu hohen Gang, das belastet die Knie stärker). Oder die Radmaße stimmen nicht – aber darauf habt ihr ja beim Kauf des Rades geachtet. Oftmals hilft bei Rückenschmerzen ein ganz geringes Vor- oder Zurückstellen des Sattels, eine andere Sattelnägelung oder ein leichtes Verdrehen des Lenkers. Vorsicht bei Abfahrten, dass die Rückenmuskeln nicht unterkühlt werden, evtl. das verschwitzte Hemd wechseln! Um das Rückgrat nachts zu entlasten empfehlen Ärzte eine Seitenlage. Beim Bergauffahren mit einem zu hohen Gang wird gleichfalls der Rücken überanstrengt. Morgens nicht „kalt“ mit „voller Pulle“ in die Pedale steigen. Wer die Schmerzen öfter hat, sollte sich vorher ärztlich untersuchen lassen.

Ein **gutes Buch** zum Thema Radel-Beschwerden: Juliane Neuß: „Richtig sitzen – locker Rad fahren“, Delius Klasing Verlag.

Wadenkrämpfe Durch das Schwitzen werden Mineralien ausgeschieden; dadurch verkrampft die Muskulatur. **Viel trinken**, mehr Salz bzw. salzhaltige Speisen zu sich nehmen (doch nicht nur Salz alleine!) und Elektrolyt-Getränke bzw. Mineralstoff-Präparate oder mineralhaltige Nahrungsmittel. Wer Wadenkrämpfe öfter bekommt, muss die Mittel schon vorher einnehmen. Nach dem Halten die Waden ausschütteln, massieren.

Taubheit in den Fingern und Händen Die hat ihre Ursache fast immer in zu starkem Druck auf die Handnerven. Da hilft ein Lenker mit mehreren Griffpositionen – oft umgreifen! Oder versucht es mit „Biogrips“, das sind nach der Handinnenfläche ausgeformte Lenkergriffe, die den Druck flächiger verteilen. Sinnvoll sind auch gepolsterte Radhandschuhe. Bei beginnenden Schmerzen ist es besser, einen Ruhetag einzulegen und auf Besserung zu warten anstatt sich weiterzuquälen, wodurch vieles nur noch schlimmer wird. Dann kann die Zwangspause noch länger dauern.

Beispiel für eine Reiseapotheke Bei der nachstehenden Aufzählung handelt es sich um eine **Grundausrüstung** – länder- oder personenspezifisch sind natürlich noch Ergänzungen nötig.

- Sonnenbrand/Mückenstiche (Fenistil, Systral, Soventol)
- Fieber/Schmerzen/Erkältung (Aspirin)
- Verbandsmaterial (Pflaster, Mullbinde, Leukoplast)
- Elastische Binde
- Breitbandantibiotikum
- Salbe gegen Muskelschmerzen/Verstauchungen
- Desinfektionsmittel
- Antibiotikumpuder (für nässende Wunden und auch für wunde Hintern)
- Durchfall (Perenterol oder Metifex, Immodium)
- Tropfen gegen Augeninfektion (Chibro-Uvelin)
- Sonnenschutzmittel mit hohem Lichtschutzfaktor
- Mineralstoff-Präparat
- Sterile Kanülen oder Spritzen

Darauf achten, dass alle Medikamente noch ein langes Verfallsdatum haben. Die Reiseapotheke möglichst kühl (im Innern der Päcktaschen) aufbewahren. Was ihr sonst noch braucht könnt ihr fast immer unterwegs nachkaufen; in vielen Ländern sind Medikamente wesentlich billiger als bei uns und es gibt sie rezeptfrei.

5. Gesundheits-Vorsorge

Bewusste **Hygiene** ist der beste Schutz vor Ansteckungen und Erkrankungen. Also verstärkt auf persönliche Körper- und Vorsorgehygiene achten (mehrmals täglich Hände waschen, keine Gemeinschaftshandtücher benutzen – Schmierinfektion). Möglichst nie barfuß gehen, beim Duschen immer Badelatschen anhaben.

Gesundheits-Grundsätze

Wichtig bei Fahrten durch Länder mit niedrigem Hygiene-Standard:

- ✗ Nur vorbehandeltes oder gefiltertes offenes Wasser trinken (doch Trinkwasserhygiene ist in der Praxis nicht immer möglich, mehr Details s.u.).
- ✗ Kein Speiseeis oder Eiswürfel in Getränken.
- ✗ Hände weg von Salat, rohem Gemüse und unschälbaren Obstsorten! Es gilt: „Peel it, cook it, or forget it“.
- ✗ Kein rohes Fleisch (Hackfleisch), Bodengemüse, Salate. Keine rohen Fische oder Meeresfrüchte, Fleisch und Fisch immer nur gut durchgebraten.
- ✗ Möglichst keine Rohmilch trinken.
- ✗ Kein Hautkontakt mit Tieren – Übertragung von Krankheitserregern und Parasiten.
- ✗ Benutzt bei Straßenrestaurants eure eigenen Löffel/Gabel/Messer, weil das Besteck oft nur in kaltem Wasser abgewischt wird.
- ✗ Ungewohntes Essen und Landesspezialitäten können, besonders am Anfang einer Radreise, leicht zu **Magen- und Darmbeschwerden** – sprich Durchfall – führen. Doch anders als der Jet-Urlauber, der innerhalb weniger Stunden um den halben Globus geschossen wird, kann ein Fernradler seinem Organismus eher die Chance geben, sich neuen Speise- und Klimabedingungen anzupassen.

Wasser-entkeimung

Der Wassernachschub ist Radlers tägliches Hauptproblem, er braucht es gleich literweise, in extrem trockenen Zonen (Hochgebirge) oder in sehr heißen Regionen (Wüsten) kann der Verbrauch schon mal auf zehn Liter und mehr pro Tag hochschnellen ... Doch wie bekannt können in diesem lebensnotwendigen Medium Viren und Bakterien stecken, die eine ernste Gefahr für die Gesundheit bedeuten.

Lasst euch nicht täuschen, wenn ihr irgendwo in der Pampa oder sonstwo einen Wasserhahn aufdreht! In Drittwelt-Ländern gibt es vielerorts überhaupt kein Wasserleitungssystem. Das Hauswasser stammt entweder vom Dach aus einer Regentonne oder von einem Behälter an höherer Stelle, der bei Bedarf nachgefüllt wird. Vielerorts fährt auch noch der Wasserverkäufer von Haus zu Haus oder man holt es in ländlichen Gebieten vom Brunnen bzw. von Wasserlöchern.

All dieses Wasser kann okay sein – oder auch nicht. Möglichst also das Wasser behandeln. Doch in der Reisepraxis hat man nur selten die Gelegenheit oder die Zeit, das Wasser jedesmal zu behandeln, schon gar nicht, wenn man zu einem Trunk eingeladen wird oder jemand am Straßenrand dem lechzenden Radler ein Glas kühles Wasser unter die Nase hält. In der Regel kann man davon ausgehen, dass angebotenes Wasser auch ohne Folgen trinkbar ist, da müsst ihr einfach eurem Glück und eurem durch das Reisen hoffentlich robuster gewordenen Magen-Darm-Trakt vertrauen. Riecht Hahnenwasser nach Chlor, könnt ihr gleichfalls von „sicherem“ Wasser ausgehen – je stärker der Geruch bzw. Geschmack, um so eher.

Zum Entkeimen zweifelhaften Wassers gibt es mehrere Methoden. Da Abkochen aus verständlichen Gründen kaum in Frage kommt, bleiben nur noch chemische oder mechanische Mittel (Filterpumpen). Die üblichen Silberpräparate (Micropur,