



Trans-East-African-Highway heißt die Schotterpiste, über die sich Autor Hardy Grüne hier quält.

Fotos: privat

Auf dem Highway zur Hölle

Tour d'Afrique Der beschwerliche Weg nach Kenia

Es klingt absurd, doch seit drei Tagen kriechen wir mit Spitzengeschwindigkeiten von vielleicht 15 Stundenkilometer über einen Highway, der wahrlich ein „Highway to Hell“ ist. Beim Trans-East-African-Highway, auf meiner mitgeführten Afrikakarte optimistisch als „A2“ ausgewiesen, handelt es sich um einen besseren Feldweg ohne jegliche Asphaltdecke, der dennoch eine der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen in Ostafrika darstellt. Allerdings nur theoretisch, denn auch Lkw und Pkw kommen auf den rund 500 Kilometern zwischen dem äthiopisch-kenianischen Grenzort Moyale und dem nördlich des Mount Kenya gelegenen Örtchens Isiolo, wo wir wieder auf eine Asphaltstraße treffen sollen, nur im Schrittempo voran.

Der Trans-East-African-Highway ist eine der gefährlichsten Fernverbindungen Afrikas. Durch eine karge, menschenleere und lebensfeindliche Steinwüste zieht sich eine rumpelige Piste, die aus nackter Erde sowie Sandpassagen besteht und mit bis zu schweinskopfgroßen Lavasteinen übersät ist. Der sporadisch durchrumpelnde Lkw-Verkehr hat tiefe Fahrinnen hinterlassen, und die allgegenwärtigen Wellblechpassagen rauben nicht nur uns Radlern den letzten Nerv. Einem unserer beiden Tour-Trucks kosteten sie eine Stoßdämpferfeder – Notreparatur auf offener Strecke.

Die durch die nordkenianische Dida-Galgalu-Wüste führenden

Etappen gelten als der schwerste Abschnitt auf der gesamten Tour d'Afrique. „Auf Euch kommen die härtesten Tage der gesamten vier Monate zu“, hatte man uns am Abend nach dem Grenzübertritt von Äthiopien nach Kenia fröhlich mitgeteilt. Und damit nicht übertrieben. Der erste Tag meinte es noch gnädig mit uns, und nur die mit bis zu 50 Grad brennende Sonne bereitete etwas Probleme. Am zweiten Tag jedoch stießen wir dann auf die sogenannte „Lava-Piste“, die von uraltum vulkanischen Gestein übersät ist.

Es ist mit Worten kaum zu beschreiben, durch was wir uns quälen mussten. Das Wellblech rüttelte uns kontinuierlich durch, die Sandpassagen ließen die Räder immer wieder weg-rutschen und die allgegenwärtigen Steine verhinderten endgültig, dass man so etwas wie eine Fahrlinie finden konnte. Bisweilen kroch ich mit 5 km/h dahin, kochte dabei förmlich in der glühenden Sonne und rechnete mit wachsender Panik hoch, wie viele Stunden mich die insgesamt 82 Tageskilometer wohl noch kosten würden. Am dritten Tag erreichte das Drama dann seinen Höhepunkt, als wir zudem 1000 Höhenmeter überwinden mussten, um den erloschenen Vulkan Karantini zu erklimmen.

In der Wüstengemeinde Marsabit

wartete dann endlich ein wohlverdienter Ruhetag auf uns, der freilich nur bedingt Entspannung brachte, denn Wasser und Strom sind mitten in der Wüste natürlich rare Güter. Es sind eben die härtesten Tage während der gesamten Tour.

Mit dem Grenzübertritt nach Kenia wechselten wir nicht nur die Straßenseite (von nun an wird links gefahren), sondern erreichten zudem den Kiswahili-Sprachraum.

Mir bot das die Gelegenheit, eine vor 20 Jahren bei einem längeren Aufenthalt in Tansania erlernte Sprache etwas aufzufrischen. So konnte ich schon am Grenzübergang mit einem fröhlichen „Hujambo“ („Guten Tag“) erstaunte Gesichter ernten. Meine Sprachkenntnisse halfen auch in dem kleinen Wüstenweiler Turbi, als ich mich in einem kleinen Shop plötzlich vor un-gefähr 150 Handys wiederfand. Stolz klärte Ladenbesitzer Samuel mich auf, dass er als Einziger im Ort einen Generator besitze und daher einen Service für das Aufladen der Mobiltelefon-Netzteile betriebe. Wunderbares Afrika!

Hardy Grüne (48) aus Duderstadt ist Fußball-Journalist und begeisterter Radfahrer. Vor neun Wochen startete er bei der Tour d'Afrique, dem längsten Radrennen der Welt – er berichtet für uns bis Mitte Mai davon.



Hardys Tour, Teil 9: Von Arba Minch nach Marsabit

Kurz informiert

Die Tour d'Afrique führt insgesamt über 11 960 Kilometer von Kairo im Norden Afrikas nach Kapstadt ganz im Süden des Kontinents. Sie ist damit das längste Radrennen der Welt. Angesetzt ist die Tour auf 120 Tage. Geplant sind 95 Renntage, 23 Ruhetage und zwei Reisetage (Fahren). Durchschnittlich legen die 60 Teilnehmer aus aller Welt täglich 123 Kilometer zurück. (AZ)



Er lädt die Handys des ganzen Dorfs auf.

Abläss für Abgas

Kreuzfahrten Die Ozeanriesen sind Klimakiller. Jetzt können Passagiere erstmals den Kohlendioxid-Ausstoß ihrer Seereise berechnen und kompensieren

VON FABIAN VON POSER

Der Schiffsgigantismus nimmt kein Ende. Auch in diesem Jahr wird es wieder zahlreiche neue Riesen geben, die sich nach ihrer Taufe anschicken, Passagiere in der Zahl der Bewohnerschaft einer größeren Kleinstadt über die Weltmeer zu befördern. Allein bis 2014 sollen mehr als zwei Dutzend neue Traumschiffe gebaut werden.

Und kaum eine Branche boomt so wie die Kreuzfahrt. Im vergangenen Jahr traten erstmals mehr als eine Million Passagiere allein in Deutschland eine Hochsee-Kreuzfahrt an, 13,2 Prozent mehr als im Vorjahr. Das rechnet eine Untersuchung des Deutschen Reiseverbands (DRV) vor. Fachleute erwarten, dass die Zahl in den nächsten Jahren nicht nur weiter steigen, sondern sich sogar verdoppeln wird.

Mit alledem jedoch steigt nicht nur der Genuss für noch mehr Menschen, sondern auch die Verschmutzung von noch mehr Umwelt.

Acht Tage Kreuzfahrt für zwei: Das macht drei Tonnen CO₂

Kreuzfahrtschiffe gelten als wahre Dreckschleudern. „Bei einer achttägigen Karibikkreuzfahrt für zwei Personen fallen rund drei Tonnen Kohlendioxid (CO₂) an. Für den Flug von Frankfurt nach Miami für zwei kommen noch einmal zehn Tonnen hinzu“, rechnet Karsten Smid, Klimaexperte von Greenpeace, vor. „Im Vergleich dazu verursacht ein deutscher Mittelklassewagen bei 12 000 Kilometern Fahrleistung im Jahr nur rund zwei Tonnen CO₂.“

Um ihr Image aufzupolieren, übertreffen sich Kreuzfahrtgesellschaften wie Aida, Royal Caribbean, Celebrity Cruises, Costa Crociere und die deutsche Reederei Hapag-Lloyd-Kreuzfahrten in Sachen grüner Verantwortung. Täglich gehen Meldungen über den Ticker, welche Gesellschaft was für die Umwelt tut: sparsamere Schiffsmotoren, ein reibungsarmer Schiffsrumpf aus Silikon hier, eine klimafreundliche Müllverbrennungsanlage da. Jetzt können Passagiere auch erstmals selbst etwas für ihre Ökobilanz auf See tun. Jüngst hat die Klimaschutzorganisation Atmosfair, die schon seit Jahren den CO₂-Ausstoß bei Flügen misst, einen Emissionsrechner für Kreuzfahrtschiffe entwickelt, mit dem Passagiere die persönliche Emission einer Reise berechnen und kompensieren können. Der Rechner basiert auf den Daten von 210 Kreuzfahrtschiffen von 37 Reedereien und wurde vom Umweltbundesamt geprüft. „Wir erhoffen uns davon eine Sensibilisierung der Passagiere für den Klimaschutz – und von der Industrie Anreize für technische Neuerungen und alternative Kraftstoffe“, sagt Atmosfair-Direktor Dietrich Brockhagen.

Als erste Reederei bietet Hapag-Lloyd ihren Gästen auf Webseite die Möglichkeit der Kompensation an. Aus Angaben wie der Anzahl der Seetage, Bettenzahl und Maschinenleistung des Schiffs wird der Kompensationsbeitrag errechnet. Der Preis für eine zwölf-tägige Kreuzfahrt mit zwei Seetagen in einer

Zweibett-Außenkabine zum Beispiel beträgt pro Person 50 Euro. Hapag-Lloyd Kreuzfahrten übernimmt davon 25 Prozent. Jeder Gast zahlt also 37,50 Euro. Die Einnahmen gehen in ein Solarlampen-Projekt in Indien. Die umweltfreundlichen Leuchten ersetzen dort klimaschädliche Kerosinlampen und sparen so die Menge CO₂ ein, die bei der Schiffsreise entsteht.

Die Schiffe sind wahre Sondermüllverbrennungsanlagen

Auch andere Kreuzfahrtgesellschaften stehen bereits in den Startlöchern, ihren Passagieren einen solchen Rechner anzubieten. „Das Interesse ist groß, weil die Branche merkt, dass auch sie sich zum Klimathema positionieren muss“, sagt Atmosfair-Chef Brockhagen. Aber macht es überhaupt Sinn, Emissionen erst zu produzieren und sie dann an anderer Stelle einzusparen? „Grundsätzlich gilt: Erst vermeiden, dann vermindern und als letztes den Rest kompensieren“, weiß Umweltschützer Smid. Die Schiffahrt habe nämlich noch ganz andere Probleme als den CO₂-Ausstoß, zum Beispiel die enormen Schwefel-, Stickoxid- und Rußemissionen. „Die Schiffe sind wahre Sondermüllverbrennungsanlagen auf See.“ CO₂-Emissionen zu kompensieren sei dennoch sinnvoll, denn die Kompensation gebe dem Verbraucher die Möglichkeit, sein Verhalten in Bezug auf Klimaschutz einzuordnen, so Smid.

Dass die Kompensation nur Teil einer Übergangslösung sein kann, ist auch Atmosfair-Chef Brockhagen klar. Doch Brockhagen ist optimistisch, dass es eine Alternativlösung geben wird: „Die Kreuzfahrt hat große technologische Potentiale wie zum Beispiel Motoren, die mit Methan laufen, das aus erneuerbaren Energien gewonnen wird.“

Für den Schwefelausstoß ist Kompensation keine Lösung

Schwefel, Stickoxide und Feinstpartikel, die für eine Versauerung der Ozeane sorgen, wird Atmosfair jedoch auch in Zukunft nicht in den Rechner einbeziehen. „Für die Schwefelemissionen ist Kompensation keine Lösung“, sagt der Chef der Organisation, die kürzlich vom Bundesverband der Verbraucherzentralen als einzige Klimaschutzorganisation mit der Note „sehr gut“ bewertet wurde. Geplant sind dagegen die Auswahlmöglichkeit einzelner Schiffe und ein Emissionsrechner für Flusskreuzfahrten und Segelkreuzfahrtschiffe.

Abgesehen von aller CO₂-Rechnerei können Passagiere bei der Auswahl ihrer Kreuzfahrt auch sonst dazu beitragen, ein CO₂-freundliches Produkt auszuwählen. „Je mehr Tage, je weniger das Schiff in Häfen liegt und je weiter die Distanz, desto höher die CO₂-Emissionen“, sagt Brockhagen. „Und je größer die Kabine und je weniger Betten darin sind, desto mehr CO₂ verursacht der einzelne Passagier.“

➔ Weitere Informationen Der Klimaschutzrechner findet sich im Internet unter www.hlkf.de und auf www.atmosfair.de/kreuzfahrt



Zimmer-Service

Alle wollen nach Galata und nach Pera. Sie sind das bebende Herz Istanbuls, und doch kann man dort so still und fein wohnen, dass man den Lärm und die Hitze der Straßen hinter sich lässt. Auf der Terrasse der TomTom Suites verspricht einem allein die Aussicht die Sprache. So frühstückt man hingerissen und schaut über die Dächer Beyoglus hinweg auf das Goldene Horn im Morgendunst. Mittags speist man in einer leichten Brise und lauscht den dahinspielenden Möwen. Dampfer tuten, die Markise knattert. Abends macht der Himmel goldrosa Schlieren, und die Hagia Sophia ist nur noch ein pittoresker Schattenriss. Wir schlürfen Serbet, einen Erdbeerdrink, wie ihn schon die Osmanen liebten. Der Ober serviert Artischockenpüree im mehr als 120 Jahre alten Gebäude, in dem einst französische Nonnen lebten. Nun wohnen hier Gäste in den nur 20 eleganten Räumen. Von einem Zimmer aus schaut man sogar direkt in den antiken Pool im prachtvollen Garten des italienischen Generalkonsuls. Die Straße endet am feinen Hotel und ist wegen der hohen Nachbarschaft eine Art Sicherheitszone. Clean. Nicht jeder darf reinfahren. Trotzdem, nur ein paar Meter weiter und links um die Ecke, wo die Straße steil ansteigt, ist das typische Istanbuler Leben mit kleinen Lokalen und Geschäften in der Einkaufsstraße Istiklal Caddesi, wo man sowieso schon immer hinwollte. Inge Ahrens



TomTom, Bogazkesen Caddesi, Tomtom Kaptan Sokak No.18, I-34433 Istanbul (Beyoglu), Tel. 0090/212/2949 49, www.tomtomsuites.com, DZ ab 160 Euro

In unserer Rubrik „Zimmer-Service“ stellen wir Hotels, Pensionen, Ferienhäuser vor, die unsere Redaktionsmitglieder und Mitarbeiter selbst ausprobiert haben und bemerkenswert fanden.

Reise kompakt

Ägypten blickt optimistisch in die Zukunft

Ägypten wird Partnerland der ITB Berlin 2012. Der neue ägyptische Tourismusminister Mounir Fakhry Abdel Nour unterstrich bei der Unterzeichnung des Vertrags den hohen Stellenwert, den der Tourismus in seinem Land habe. „Jeder siebte Ägypter lebt direkt oder indirekt vom Tourismus“. Auf die friedliche Revolution im Land haben die Tourismusbehörden schnell reagiert und die Werbekampagne „Willkommen im Land der friedlichen Revolution“ initiiert. (li)

Kasachstan mit Büro in Deutschland

Einer der letzten weißen Flecken auf der touristischen Landkarte will entdeckt werden. Kasachstan, immerhin unter den zehn größten Ländern der Erde, hat in Köln ein eigenes Tourismusbüro eröffnet. Das rohstoffreiche Land sucht unter dem autokratischen Regierungschef Nursultan Nasarbajew den Anschluss an die Moderne. „Kasachstan 2030“ steht für einen ambitionierten Entwicklungsplan, in dem auch der Tourismus eine große Rolle spielen soll. (li)

➔ [info www.kasachstan-tourismus.de](http://www.kasachstan-tourismus.de)



Schiff-Touristen können nun auch einen Beitrag zum Umweltschutz leisten. Foto: oh