Der höchste Berg der Welt als Wegbegleiter: unterwegs im Gletschertal vor dem Mount Everest.

Das Dach der Welt – wo sich die höchsten Berge dem Himmel entgegenstrecken und der Buddhismus tief verankert ist, bewegt man sich in der wohl faszinierendsten Region unseres Planeten. Eine abenteuerliche Reise durch Tibet, das Pamir-Gebirge und Chinas abgelegenen Westen

Text: Anna Possberg, Fotos: Claus Possberg

Hoch und heilig

MOTORRAD REISEN TOUREN-FAHRER

Nur an wenigen Stellen ist die Dünenfahrt auf den meist umzäunten Mingsha-Shan-Dünen möglich.

Bis zu 300 Meter hoch türmen sich bei Dunhuang die Mingsha-Shan-Dünen auf

MOTORRAD REISEN TOUREN-FAHRER

Schon immer zog Tibet, das »Schneeland« oder »Dach der Welt«, Reisende magisch an

Farbenpracht im ewigen Schnee der Qilian-Berge, die sich bis zu 5000 Meter hoch erheben (o.). Junge Tibeterinnen am Yumtso See (re.). Auf buddhistische Tempel trifft man in Tibet auch an den abgelegensten Orten (ganz re.).

Vor dem mächtigen Potala - Palast in Lhasa mit dem Motorrad vorfahren – ein Traum, den wir seit Jahren verfolgen. Im Frühherbst 2010 soll er endlich in Erfüllung gehen. Doch bevor unser Abenteuer auf dem Dach der Welt beginnt, müssen wir noch die strengen chinesischen Bedingungen für Individualreisende erfüllen, das heißt: chinesischer Führerschein, chinesischer Führer und ein tibetischer dazu, plus chinesische Nummernschilder (die wir allerdings die ganze Reise im Gepäck getragen haben in Form von A4-Papieren).

Also bereitet sich Claus auf die anspruchsvolle chinesische Führerscheinprüfung vor. Die Prüfung in Xining, unserem Ausgangsort, besteht aus einem harten Sehtest. Hart deshalb, weil Claus chinesische Schriftzeichen mit den Fingern nachahmen muss, falls er sie versteht. Aber durch die Übersetzung von Tamdul, unserem tibetischen Führer, schafft er diese Hürde tatsächlich.

Nach dieser »Reifeprüfung« haben wir schon eine grauenvolle Ahnung vom chinesischen Verkehr. Rechts vor links, Vorfahrtstraßen, Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Abstand halten sind nur langweilige Regeln aus Europa, die die chinesische Dynamik blockieren. Immerhin gehören Motorräder zu den praktischsten Fortbewegungsmitteln. Laut chinesischen Verkehrsgesetzen existieren sie nämlich nicht, also gibt es auch keine Vorschriften für sie – aber auch keine Rücksichtnahme im Verkehr. Ein Chinese sieht sich und seine engsten Verwandten als das Zentrum des Universums. Warum soll er sich um seine Umgebung kümmern? Wenn es zum Unfall kommt, wird er sich schon damit befassen.

Am nächsten Tag wird Claus der Führerschein ausgehändigt, wir dürfen endlich los und schlängeln uns durch die staubige Stadt, die rasant wächst: Überall entstehen neue, breite Straßen mit Wolkenkratzern und geklonten Wohnsiedlungen für die Millionen Arbeiter. Leider kommen wir nicht weit. Gustavo, unser spanischer Freund, bekommt ständig Temperaturwarnungen von seiner GS, und plötzlich spritzt kochendes Kühlwasser auf seinen Helm. So müssen wir erst mal pausieren und das Kühlsystem überprüfen. Das kostet viel Zeit, erst um 22 Uhr kommen wir in der nächsten Stadt an.

Die Straße führt uns immer höher durch die schönen, aber kalten Landschaften Ti-

Grandiose Kulisse vor dem Muztagh Ata, dem dritthöchsten Gipfel des Pamir.

bets, mit Pässen auf knapp 5000 Meter Höhe. Besonders wenn es regnet, frösteln wir auf den Bikes und freuen uns über unsere beheizbaren Westen. Manchmal zeigt sich der Hauch einer Grasnarbe in der kargen Landschaft, aber wegen der Yaks überlebt sie nicht lange. Wir machen immer wieder Pausen, um zu trinken. Trinken ist in diesen Höhen über 4000 Meter wegen der Höhenkrankheit sehr wichtig. Der Atem wird flacher, während wir über dem Permafrost-Boden entlang der berühmten Lhasa-Eisenbahnlinie fahren. Schon ein einfacher Stopp für den Toilettengang wird in diesen Höhen zu einem herausfordernden Fitnessakt.

Immer wieder kreuzen Yaks die Fahrbahn, Claus muss höllisch aufpassen, gut reagieren und rasch bremsen. Ganz langsam senkt sich die Straße dann hinter Amdo auf etwa 3650 Meter nach Lhasa ab. In Lhasa ist die Einfallstraße eine Baustelle und daher total verstopft, so dass wir über den Bürgersteig und allerlei Schleichwege fahren müssen. Dann stehen wir vor dem mächtigen Potala-Palast. Wir fotografieren das Motorrad davor und die staunenden Pilger. Betreten dürfen wir ihn erst am nächsten Tag in Begleitung von Tamdul. Nur die zahlreichen Pilger, die aus Tibet hierherkommen, dürfen den Palast ohne Eintritt und Kontrolle passieren.

Mit 120 km/h über die Piste, um im letzten Licht den Mount Everest zu erblicken

Von 1642 bis 1959, als die chinesischen Kommunisten Lhasa stürmten, beherbergte der mächtige Palast auf dem Marpori-Berg die offizielle Residenz des tibetischen Oberhauptes, des Dalai Lama. Leider haben die Chinesen zur Zeit der Kulturrevolution die meisten Einrichtungsgegenstände zerstört. Aber seit über 20 Jahren stattet die eigene Werkstatt den Palast wieder neu aus. Erstaunlicherweise haben etliche goldene Stupas und sitzende Buddhas die Kulturrevolution überlebt. Offenbar sind viele Gegenstände in umliegenden Höhlen versteckt worden, so dass die Ausstattung des Palastes heute sehr eindrucksvoll aussieht. Pilger aus allen Ecken Tibets schlurfen Gebete murmelnd durch die dunklen Räume und legen Opfergaben ab.

Auch das große Jokhang-Kloster, mitten in der quirligen, überwiegend von Pilgern besuchten Altstadt beeindruckt. Von hier aus hat man einen wundervollen Blick über die Altstadt und hinauf zum Potala-Palast. Im Zentrum des tibetischen Buddhismus knien Tausende von Gläubigen nieder und versetzen uns in eine andere Zeit.

In unserem gemütlichen Hotel nehmen wir das letzte üppige Abendessen für die nächsten zwei Wochen ein. Dann verlassen wir die Stadt Richtung Shigatse, dringen mit jedem Kilometer tiefer in die geheimnisvolle Welt Tibets ein. Ab jetzt werden wir nicht mehr unterhalb von 4700 Metern fahren, und ein Fünftausender-Pass löst den anderen ab. Falls einen die Höhenkrankheit überfällt, führt kein schneller Weg hinab vom Dach der Welt.

Shigatse rivalisiert mit Lhasa durch sein bekanntes großes Kloster Tashilunpo, den traditionellen Sitz des Panchen Lama, des Großen Wertvollen Lehrers, der seit 1728 als Oberhoheit über Westtibet eine Gegenmacht zum Dalai Lama darstellt. Die große Klosteranlage mit vergoldeten Dächern birgt zahllose Nebengebäude, die wir am nächsten Vormittag in Ruhe besichtigen. Nur das älteste Kloster Tibets, Samye, dürfen wir nicht besichtigen, nicht einmal von der Hauptstraße in dessen Richtung abbiegen – ohne die vorgeschriebene Erlaubnis aus Lhasa geht hier gar nichts.

Am Nachmittag erreichen wir dafür New Tingri, das Tor zum Nationalpark Chomolungma, wie der Mount Everest auf Tibetisch heißt. Trotz einer prall gefüllten Tasche mit amtlichen Bewilligungen dürfen wir an der Militärschranke nicht in den Park hineinfahren. Ein Name ist auf Chinesisch falsch geschrieben. Der Offizier lässt sich auch nicht überreden und nimmt es sehr genau mit den Vorschriften. Unser tibetischer Reiseleiter fährt im Mordstempo zurück nach Shigatse, um die entsprechende Bewilligung für den Nationalpark zu erneuern, während wir in New Tingri warten.

Am zweiten Tag klappt endlich die Weiterfahrt in den Nationalpark. Die Erdstraße windet sich in Serpentinen bis auf den Pass Tang La auf 5120 Metern. Von hier oben blicken wir sprachlos auf den wolkenbedeckten Himalaja-Kamm. Wegen der verspäteten Erlaubnis zur Befahrung erreichen wir das Everest-Basecamp erst am Abend. Mit 120 km/h düsen wir über die holprige Piste, um im letzten Licht einen Blick auf den Mount Everest zu erhaschen. Dann hüllt er sich in dicke Wolken.

Basecamp bedeutet eine Anhäufung von sehr einfachen Zelten aus Yakfell. Die

Einreisebestimmungen

Deutsche Reisende benötigen ein Visum, das innerhalb von drei Monaten benutzt werden muss, sonst verfällt es.

Wer in China als Individualtourist ein eigenes Fahrzeug fahren will, braucht ein chinesisches Nummernschild und einen chinesischen Führerschein. Weil die Daten des Fahrers ins Chinesische übersetzt werden müssen, benötigt man am Ausgangsort ein Reisebüro, das die Formalitäten regelt.

Für Tibet braucht man außerdem einen tibetischen Führer, zusätzlich wird jeder Alleinfahrende von einem Beamten der Moralbehörde, also einem Parteikader, begleitet. Da der Beamte im Auto folgt, sieht man ihn als Biker aber oft nur am Abend. Für einsame Routen benötigt man zudem einen Koch, der die obligatorischen Mitreisenden verpflegt, und einen Fahrer, der das begleitende Fahrzeug fährt.

Ricard Tomas betreibt in China seit Jahren ein Reisebüro (www.chinatierradeaventura.com). Nachdem wir die gewünschte Route festlegten, besorgte sein Büro alle Erlaubnisse und wickelte für uns die ganze Logistik ab. Auch die F 800 GS mieteten wir bei ihm.

Strecke

Die Strecke von fast 10.000 Kilometern auf teilweise extrem abenteuerlichen Pisten durch Tibet und Xinjiang wurde in fünf Wochen zurückgelegt. Die ersten zwei Wochen in Tibet sind wir auf mindestens 4500 m Höhe gefahren und haben auch 5300 m erreicht.

Ausrüstung

Das Klima in Tibet und Westchina gehört zu den rauesten der Welt. Eine Goretex-Kombi und warme Kleidung sind ein Muss. Eine Heizweste hat uns auf den windigen Pässen mit Temperaturen unter null Grad sehr geholfen.

Warme Schlafsäcke unbedingt mitnehmen, da die Hotels in China nicht beheizt sind.

Obwohl wir einen Mechaniker dabeihatten, nahmen wir unser Standard-Werkzeug mit, da der chinesische Schrauber nicht immer die passenden Utensilien zur Hand hatte.

hochtrabenden Namen, wie Peace Hotel, sollen nur über die rudimentären Bedingungen hinwegtäuschen: drinnen ein paar Feldbetten, die sich um ein rußendes Öfchen gruppieren. Wenn einem die 5150 Höhenmeter noch nicht den Atem geraubt haben, dann tut es der beißende Rauch des verfeuerten Yak-Dunges am Abend. Auch wenn die dicken Daunendecken seit Ewigkeiten kein Wasser gesehen haben, verlassen wir ungern ihre Wärme, um draußen zwischen den Flussteinen ein Toilettenplätzchen zu suchen.

Die extreme Höhe bedeutet eine Herausforderung für Fahrer und Motorrad gleichermaßen. Für all die Strapazen werden wir aber nach zwei Tagen beharrlichen Wartens mit dem herrlichsten Blick der Welt belohnt: In der Früh reißen die Wolken auf und geben den höchsten Berg der Welt frei. Als jemand »Look! The summit« schreit, stürzen wir beide hinaus, im Laufschritt noch die Kameras schnappend. Vom Zeltlager bergan ist eine Weiterfahrt mit dem eigenen Fahrzeug verboten, und zahlreiche Militärs sichern die Gegend ab. Unter Protest schaffen wir es gerade, die Motorräder 50 Meter von den Zelten wegzuschieben, um ein Foto gemeinsam mit dem magischen Berg zu bekommen. Der frisch verschneite Everest begleitet uns noch lange auf unserem Rückweg ins Tal.

Wenn einem die Höhe noch nicht den Atem geraubt hat, tut es der Rauch des Yak-Dunges

Vom Friendship Highway, der südlich nach Nepal führt, biegen wir nach Westen ab. Die Strecke bis Darchen am Kailash-Gipfel ist schlecht zu befahren, da wir immer wieder auf verschlammte und verstaubte Umleitungen ausweichen müssen. Aber der herrliche Blick auf den Himalaja-Kamm im Süden erleichtert uns den Weg. Die Lichtstimmung in der eiskalten, dünnen Luft ist einmalig. Hinter jeder Kurve verbirgt sich eine Überraschung: ein türkiser See, ein verschneiter Gipfel oder einfach nur Sturmwolken an einem dunkelblauen Himmel. Die Nomaden, die wir auf den Wiesen treffen, bereiten sich schon auf den Winter vor und bauen ihre Yurten ab. Die Straße bis zum Mount Kailash ist sehr einsam und wenig befahren. Trotz der Bemühungen der chinesischen Regierung, sie zu asphaltieren, wird sie wegen der Höhe und der Witterung wohl immer eine anstrengende Etappe bleiben.

In Darchen treffen sich sowohl Touristen aus aller Welt als auch Pilger aus Indien, Tibet und Nepal, um dem heiligen Kailash die Ehre zu erweisen. Die Umrundung des Gipfels, die Kora, gehört zu den spektakulärsten Trekkings. Aus Zeitmangel müssen wir sie auslassen. Trotz seiner Berühmtheit präsentiert sich der Ort eher schmutzig, mit verrauchten Lokalen und einfachen Herbergen ohne sanitäre Anlagen. Aber der Rundumblick beim privaten Gang ins Freie ist mehr wert als ein meist eh defektes Bad, auch wenn draußen minus vier Grad herrschen.

Am nächsten Tag gönnen wir uns eine Ruhepause, um die Gegend zu erkunden. Der Weg zum heiligen Manasarovar-See liegt wegen der Grenznähe hinter einer Polizeischranke. Dem Polizisten versprechen wir, nur eine Stunde zu bleiben. Doch die Aussicht und das Licht verführen uns, so dass wir erst nach drei Stunden zurückkehren. Das nimmt der Polizist zum Anlass, uns zu schikanieren, und verweigert uns den Durchlass zurück nach Darchen. Das ist der Höhepunkt des chinesischen Kontrollwahnsinns, der in Tibet am stärksten zu spüren ist. Wir haben Geschwindigkeitskontrollen von maximal erlaubten 40 km/h an den absurdesten Stellen erduldet, Stunden auf Eintrittsbewilligungen gewartet, aber dass wir wegen Zeitüberschreitung an einem See der Willkür eines Polizisten ausgeliefert sind, zeigt uns das wahre China. Unser obligatorischer Partei-Aufpasser kann uns auch nicht helfen, und wir müssen bis zum Wachwechsel am Abend warten.

In Ali, im Nordwesten von Darchen, treffen wir zum ersten Mal auf die uigurische Kultur. Das karge tibetische Essen wird durch Fladenbrot und fettes Hammelfleisch ersetzt. Gustavo findet ein Luxushotel, oder zumindest das, was die Chinesen unter Luxus verstehen. Die pompöse Eingangshalle mit poliertem Messing und riesiger Glasfassade verbirgt dahinter eiskalte Zimmer ohne warmes Wasser. Das Bad entpuppt sich, wie auf der ganzen Reise, als ein riesiger Swimmingpool, sobald man den Wasserhahn aufdreht. Aber in einem »Luxushotel«, und das ist scheinbar der Unterschied, steht noch eine Plastikschüssel bereit, in der wir wie in einem Boot herumhüpfen, um keine nassen Füße zu bekommen. Hauptsache, die Fassade stimmt.

Zwischen Ali und Kashgar in Westchina erstreckt sich wüstenhaftes Niemandsland auf knapp 5000 Meter Höhe. Die Reisebücher berichten gar nichts über diese Strecke. Touristen erhalten normalerweise keine Erlaubnis dafür, weil die Staubpiste durch mehrere Gebiete führt, um die man sich mit Indien und Pakistan streitet. Wir sind eine Ausnahme.

Und wir müssen ordentlich Gas geben, um in dieser Höhe die Geschwindigkeit zu erreichen, bei der das Gerüttel auf der Wellblechpiste aufhört. Am Abend können wir wegen Wind und eisiger Kälte nicht die Zelte aufbauen, also fahren wir bis spät in die Nacht hinein, um die einzige Bude für Lkw-Fahrer auf der Strecke zu erreichen. Geschlafen wird in einem einzigen Zimmer, alle auf einem Haufen.

Die drei Tage bis Kashgar zehren ordentlich an unseren Kräften und denen der Motorräder. Auf 5300 Metern können wir sehr schlecht schlafen und haben keinen Appetit. Auch unser Motor erhitzt sich nun im regelmäßigen Abstand, und wir verlieren wertvolle Zeit mit dem mühsamen Abbauen der Verkleidung, um unseren letzten Rest Wasser nachzufüllen. In diesen menschenleeren, trockenen Tälern entlang der riesigen Gletscher ist Wasser in Flüssigform ein wertvolles Gut.

Unweit vom K2, dem zweithöchsten Berg der Welt, verläuft die Grenze zwischen Tibet und Westchina, Xinjiang. Doch Tibet lässt uns nicht so leicht los. Kurz vor Einbruch der Dunkelheit müssen wir noch einen sehr hohen Pass an der Provinzgrenze überqueren. Das nächste Dorf ist etwa 60 Kilometer weit, aber wir können nur im Schritttempo fahren. Schwere Lkw kippen uns fast von der steilen Schlammstraße hinunter, weil die Scheinwerfer kaum den Nebel durchdringen können. Um zehn Uhr in der Nacht verabschiedet sich unser kochender Motor in dieser Einöde. Den letzten Liter Wasser haben wir ihm vor vier Stunden geschenkt. Ein Schneesturm zieht auf, die Temperatur fällt tief unter null Grad, und den letzten Lkw haben wir vor zwei Stunden gesehen. Unser Auto mit dem vorgeschriebenen Parteikader liegt weit hinter uns. Handynetz? Null. Das Satellitentelefon funktioniert auch nicht inmitten der Steilwände. Gustavo bleibt beim Motorrad zurück, und wir fahren mit seinem bis nach Kudi, zum Grenzposten. Eine Schranke verwehrt uns den Eintritt ins Dorf, wo wir Hilfe suchen könnten. Bewaffnete Polizisten bekommen Mitleid und bieten uns heißes Wasser an. Immerhin. Per Telefon erreiche ich Sabrina, die chinesische Mitarbeiterin des Reiseunternehmens. Dank ihrer Erklärungen dürfen wir um Mitternacht passieren und finden Zuflucht in einer der Herbergen. Kurz nach zwölf schlucken wir die erste Mahlzeit seit mehr als 24 Stunden hinunter. Vor dem Einschlafen wünscht mir Claus noch alles Gute zu meinem Geburtstag, der gerade verstrichen ist. Wir können keine Hilfe für Gustavo organisieren, weil Uiguren die Grenze nach Tibet nicht passieren dürfen. Ob er den Sturm heil überlebt?

In der Morgendämmerung sammelt unser Begleitfahrzeug Gustavo samt Motorrad ein, und nach einer kurzen Auseinandersetzung mit den Polizisten, weil wir die Grenze getrennt und nicht in der Gruppe passiert haben, können wir mit einem Ersatzmotorrad aus dem Begleitfahrzeug weiterfahren. Der wilde Karakorum bleibt hinter uns. Die heiße Wüste der Taklamakan verschlingt uns für die nächsten zwei Wochen durch Xinjiang.

In Yecheng auf der südlichen Seidenroute in Westchina stürzen wir uns auf die ersten Früchte seit zwei Wochen auf den kargen Höhen Tibets: zuckersüße Melonen! Die Provinz Xinjiang liegt zwar in der Wüste, aber in den Oasen entlang der Seidenroute pulsiert reges Leben. Mit acht Millionen Uiguren, einem turkstämmigen Volk aus Zentralasien, prägt der muslimische Glaube das Alltagsleben. Somit ist Xinjiang – »Die Neue Grenze« – die am wenigsten chinesische Region Chinas. Auf der legendären Seidenstraße drang ein Reichtum an Kulturen, Sprachen, religiösen Ideen und Waren aus aller Welt in

Tibet

Bod, wie es von den Tibetern genannt wird, zieht seit Jahrhunderten magisch die Reisenden an, sei es wegen der Abgeschiedenheit oder den buddhistischen Denkmälern und fantastischen Landschaften, die der Region den Namen Schneeland oder das Dach der Welt gaben. Das tibetische Hochland, im Durchschnitt über 4500 m hoch gelegen, ist schon immer wegen der umgebenden Berge schwer zugänglich für Fremde gewesen. Heutzutage legt die chinesische Bürokratie zusätzliche Hindernisse in den Weg. Die unzähligen Touristen, die sich über die Lhasa-Eisenbahn oder den Friendship Highway aus Nepal nach Lhasa ergießen, sind zu 99 % Pauschaltouristen, die leichter kontrolliert werden können und mehr Einnahmen bringen. Der Westen Tibets, Ngari, wird kaum besucht und sieht meist nur Pilger zum heiligen See Manasarovar und dem Berg Kailash.

Die einheimische Bevölkerung lebt oft am Rande der Existenz. Die Einnahmen aus Tourismus und Handel bleiben bei den Han-Chinesen, die zu Millionen nach Tibet umgesiedelt wurden. Die Nomaden im Westen und Norden Tibets betreiben eine Subsistenzwirtschaft. Die dominante Glaubensrichtung, der tibetische Buddhismus, prägt Leben, Architektur und Kunst in Tibet. Trotz der grausamen kulturellen Revolution Maos Tse Dungs und der Abhängigkeit von China wird der Buddhismus in den noch zahlreichen Klöstern gelebt. Auch wenn die negativen Schlagzeilen über die chinesische Macht in Tibet die westlichen Medien beherrschen, darf man nicht vergessen, dass vor der chinesischen Invasion mittelalterlicher Feudalismus herrschte. Die fremdenfeindliche und diktatorische religiöse Elite unter den Dalai Lamas unterdrückte jeden Fortschritt und tolerierte die Leibeigenschaft der Bevölkerung.

Reisezeit

Zwischen April und Oktober lassen sich die Temperaturen am besten ertragen. Von Juni bis September fällt viel Niederschlag, und die Straßen können wegen Erdrutschen gesperrt sein. Im Oktober regnet es nicht so oft, dafür ist es kalt. Im Rest des Jahres sind die Pässe wegen Schnee gesperrt.

Begegnung mit zwei Pilgerfrauen.

Übernachtungen

Vor allem in Tibet sind die Übernachtungsmöglichkeiten sehr einfach, mit Ausnahme von Lhasa. Oft sind es nur Pritschen in einem kalten Gemeinschaftsraum ohne fließendes Wasser und ohne Heizung. Zelten kann eine Alternative sein, aber wir konnten wegen Minusgraden und starkem Wind kein Zelt aufbauen. Wir waren schon zufrieden, wenn wenigstens kaltes Wasser floss, aber Vorsicht: Das Abflussrohr vom Spülbecken endet unmittelbar über dem Boden, so dass sich das Bad beim Zähneputzen in ein Schwimmbecken verwandelt. Die besseren Hotels bieten dafür eine Plastikschüssel, in die man die Füße stellt und trocken umherhüpfen kann.

Die Toilettenspülung – falls es mal eine gab – funktionierte in den seltensten Fällen. Im Everest-Basecamp, in Darchen und auf der Strecke zwischen Ali und Kashgar gibt es sowieso nur sanitäre Anlagen im Freien, aber mit herrlichem Ausblick auf die Bergkulisse.

Tanken

Das Betanken von Motorrädern verläuft nach strengen Vorschriften. Aus Sicherheitsgründen darf der Fahrer nicht direkt an der Zapfsäule tanken, sondern muss außerhalb parken. Er füllt das Benzin in eine offene Blechkanne und schlurft damit vorsichtig übers Gelände, um keinen Tropfen des entzündbaren Stoffs zu verlieren. Beim Motorrad angekommen, kippt er es in den Tank. Die Abschätzung, wie viele Kannen benötigt werden, um das Motorrad zu befüllen, bedarf einer besonderen Geschicklichkeit. Was in der letzten Kanne übrig bleibt, wird höflich dem Tankwart geschenkt.

Tanken im Niemandsland Mazar im Karakorum, an der Grenze zwischen Tibet und Xinjiang.

eine der unwirtlichsten Gegenden Chinas ein. Die Globalisierung begann hier vor Hunderten von Jahren.

Unsere Route führt zuerst nach Westen, nach Kashgar an der Grenze zu Tadschikistan und Kirgistan. Gegenüber der riesigen Statue von Mao Tse Dung trotzt unser kapitalistisches Hotel den kommunistischen Idealen. Als wir aus dem Hotelzimmer auf die verschneiten Gipfel des Kongur blicken, steht unser Entschluss sofort fest: Wir machen einen Abstecher auf dem Karakorum Highway Richtung pakistanische Grenze. Wir durchqueren ein tiefes Tal des Kongur, mit 7719 Metern der höchste Berg Westchinas, als plötzlich in der wilden Landschaft der mächtige Gipfel Muztagh Ata vor uns auftaucht. Claus erinnert sich an seine erste Reise hierher vor zehn Jahren: Die vielen Touristen haben die Umgebung stark verändert, nur der glasklare See ist genauso wie damals geblieben. Aber trotz Müll und Kabelsalat erleben wir eine der schönsten Bergszenerien der ganzen Reise.

Links die Dünen der Taklamakan-Wüste, rechts die weißen Riesen des Kunlun-Gebirges

Von Kashgar setzen wir unsere Reise auf der Südroute der Seidenstraße nach Osten fort. Links begleiten uns die Sanddünen der Taklamakan-Wüste, die sich bis zum Horizont erstrecken. Rechts erheben sich die weißen Riesen des Kunlun-Gebirges an der Grenze zu Tibet. Die Oasen bieten zwar reichlich Essen und Komfort, aber im gleichen Maße auch viel chaotischen Verkehr: Eselskarren mischen sich mit Lkw, modernen SUV und hupenden Mopedfahrern. Deswegen erreichen wir Hotan, unseren nächsten Punkt auf der südlichen Seidenstraße, erst spät in der Nacht. In Tibet waren es die einsamen, zerfurchten Pisten in luftdünner Höhe, die uns verlangsamten, hier sind es die vielen Menschen, die sich in dem schmalen Grünstreifen entlang der Taklamakan ballen.

Je weiter wir nach Osten fahren, desto höher werden die Sanddünen. Da Claus seit Jahren nicht mehr auf Dünen gefahren ist, fahren wir abseits vom Weg in ein Dünental hinein. Das macht mächtig Laune, die Steilauffahrten hochzudüsen und ordentlich im Tiefsand zu buddeln, bis – ja, bis der Motor wieder auf einer Steilauffahrt zu stottern anfängt und ausgeht. Starten nicht möglich. Claus wirft die Maschine den Sandhang hinunter und stellt sie gerade. Der Tank ist fast voll. Plötzlich geht sie wieder an, aber er traut sich nicht mehr, in den Dünen weiterzusurfen. Wir drehen um. Da hat er noch eine Idee: den Killschalter überbrücken. Das funktioniert auch, aber leider ist nach der Operation die Batterie leer, da beim häufigen testweisen Anschalten der Zündung immer auch der Scheinwerfer leuchtet. Wir stehen im tiefen Sand, anschieben nicht möglich. Einzige Chance ist, die Batterie aus Gustavos Motorrad zu holen, was uns etwa eineinhalb Stunden kostet – die Zeit, die wir eigentlich in den Dünen spielen wollten. Letztlich schaffen wir es wenigstens, die beiden Motorräder heil zurück zum Hotel zu fahren.

Von Mingfeng durchqueren wir die atemberaubende Landschaft der Taklamakan-Wüste nach Norden. Die Sanddünen breiten sich wie gelbe Wellen bis zum Horizont aus. Mit irrsinnigem Aufwand werden Wüstenpflanzen entlang der Straße bewässert, um den Sand abzuhalten. Aus ganz China verpflichten sich Familien für zwei Jahre, in den kleinen Häusern entlang der Straße zu wohnen und für diese Pflanzen zu sorgen. Nach Korla erreichen wir erneut die Han-Zivilisation: Auf der Hauptstraße spüren wir wieder den Erziehungswahn zur Verkehrssicherheit, als Polizisten uns auffordern, ein paar Stunden auszuruhen, da wir bestimmt vom vielen Fahren müde seien. Gegenargumente sind da zwecklos. Die Autofahrer haben es noch schwerer: Die Polizisten errechnen die Durchschnittsgeschwindigkeit des Fahrzeugs zwischen zwei Posten und lassen die Autos, die zu früh ankommen, ein paar Stunden warten. Wobei die akzeptierte Durchschnittsgeschwindigkeit 40 km/h ist! Ob das was bringt, wenn eh kein Fahrer die Vorfahrtsregeln beachtet ...

Die Ruinen der alten Städte Jiaohe und Gaochang in Turfan gehören zwar zum UNESCO-Weltkulturerbe, aber wir sind eigentlich mehr von der Moschee beeindruckt, die sich vor der untergehenden Sonne erhebt. Das unterirdische Brunnensystem, Karez genannt, zeugt von der Anpassungsfähigkeit der Wüstenbewohner. Das Schmelzwasser des Tien-Shan-Gebirges fließt unterirdisch ins Tarim-Becken ab. Über die Jahrhunderte haben die Siedler waagerechte Brunnen von bis zu zehn Kilometern Länge gegraben, um das kühle Nass geschützt vor der Hitze in die Dörfer der Oasen zu lenken.

Über Hami erreichen wir die große Oasenstadt Dunhuang. Von hier breitete sich der Buddhismus nach China aus. Unweit der Stadt schlugen buddhistische Mönche zwischen dem vierten und zwölften Jahrhundert etwa tausend Höhlen in Sandsteinfelsen und verzierten sie mit Wandmalereien. Heute sind nur noch 492 erhalten, viele durch die früheren Entdecker aus Europa und den Raub von Malereien zerstört.

Mehr als 300 Jahre Residenz des Dalai Lama: der Potala-Palast in Lhasa.

Um Dunhuang türmen sich die Dünen auf. Die größten von ihnen, die Mingsha Shan (die widerhallenden Sanddünen), sind bereits umzäunt worden. Nur gegen Eintrittsgeld dürfen die vielen Touristen, hauptsächlich Chinesen, sie betreten. Wir mieten lieber zwei Ultralight-Flieger und betrachten fasziniert von oben die Dünen, in denen plötzlich wie eine Fata Morgana der Mondsichelsee auftaucht.

Die weitere Strecke bis Jiayuguan – das Jadetor – ist kurz. Deshalb nutzen wir die Gelegenheit, uns an einer nicht umzäunten Stelle noch einmal in die Sanddünen zu wagen. Die Dünen sind hier wirklich riesig, geschätzt mindestens 200 bis 300 Meter hoch und extrem eindrucksvoll. Und diesmal streikt die BMW nicht ...

In Jiayuguan findet sich der westliche Endpunkt der berühmten Chinesischen Mauer. Eine Reifenpanne durchkreuzt unsere Pläne, bei Tageslicht dort anzukommen. Verfroren und todmüde suchen wir uns den Weg durch die Stadt bis zum Hotel. An diesem Punkt besuchen wenige Touristen die Mauer, obwohl sie mindestens genauso beeindruckend ist wie in Beijing. Wie eine Schlange aus Lehm zieht sie sich über die Bergrücken, die einst die Grenze zur Mongolei bildeten. Das Fort liegt auf dem Pass des Hexi-Korridors, an dem die Seidenstraße ins alte chinesische Kaiserreich eintrat.

Unsere letzte Etappe führt uns über die spektakulären Pässe der Qilian-Kette nach Xining. Yaks säumen den Wegesrand, und mongolische Yurten ziehen in der tief verschneiten Landschaft an uns vorbei. Am späten Nachmittag erreichen wir die dicht besiedelte Stadt. Nach 9835 Kilometern auf steilen Straßen, in Schwindel erregenden Höhen und im tiefen Sand von Chinas rauem Westen hat uns der rücksichtslose Verkehr der chinesischen Massen wieder.

Gesundheit

Zu unserem Erste-Hilfe-Set gehörten Verbandszeug, Pflaster, Imodium und Lopedium gegen Durchfall, Dolormin gegen Kopfschmerzen, Anilin gegen Anaerobier und Vomex bei Übelkeit. Die Höhenkrankheit ist sehr ernst zu nehmen, vorbeugend gilt: viel Wasser trinken, kein schweres Essen und keine Hektik. Falls die typischen Symptome auftauchen, in Lhasa bleiben, bis man akklimatisiert ist. Nach Lhasa gibt es bis Kashgar keine Möglichkeit mehr, schnell in tiefere Lagen zu kommen.

Eine Impfung gegen Tollwut ist wegen der aggressiven Hunde ratsam.

Essen

Eine tibetische Mahlzeit ist sehr einfach komponiert: Die Grundnahrung ist Buttertee (Tee, Salz und Yakbutter) und Tsampa, ein verklumpter Teig aus Buttertee und Gerstenmehl. Die Suppen am Abend sind nicht mehr als heißes Wasser, in dem drei Blätter Kohl und Yak-Fleischstückchen schwimmen, alles garniert mit vielen Nudeln.

Dafür hat uns die fettreiche Kost aus Xinjiang erschlagen: Hammelfleisch am Spieß morgens, mittags und abends. Was man in Tibet an Kilos verloren hat, setzt man doppelt wieder an.

Xinjiang

Die Provinz im entlegenen Nordwesten Chinas erstreckt sich größtenteils über unwirtliche Wüsten und hohe Berge. Im Süden der Provinz lebt die größte ethnische Minderheit, die Uiguren.

Eher dem zentralasiatischen Kulturerbe verpflichtet, hat die Region wenig mit Han-China gemeinsam. Bekannt ist Xinjiang hauptsächlich wegen der Seidenstraße, die teilweise entlang des Randes der Taklamakan-Wüste verlief. Neben den legendären Oasen von Turfan, Hotan und Kashgar bietet die Provinz auch die herrliche Landschaft des Pamir-Gebirges mit den Kongur- und Muztagh-Ata-Gipfeln.

Zur Blütezeit der Seidenstraße kamen viele ethnische Gruppen nach Xinjiang. Heute sorgen diese zahlreichen Minderheiten für Unruhen in dieser Provinz, die wegen des Öls von den Chinesen so begehrt ist. Der moslemische Glaube verleiht dem turksprachigen Volk der Uiguren seine Identität gegenüber den Han-Chinesen. Die meisten sprechen kein Chinesisch und die hier angesiedelten Chinesen kein Uigurisch. Ärger und Diskriminierung sind so vorprogrammiert.

Reisezeit

Aufgrund des extremen Klimas bietet sich die Zeit Ende Mai bis Juni und September bis Mitte November für einen Besuch an. Im Frühjahr bis Mai erschweren Sandstürme die Reise, und der Winter (Dezember bis Februar) kann bitterkalt sein.

Literatur und Links

D. Leffman, S. Lewis, J. Atiyah: »China«, Stefan Loose Travel-Handbücher, 2009, ISBN 9783770161508, 29,95 Euro

Damian Harper: »China«, Lonely Planet, 2010 (deutsche Ausgabe), ISBN 9783829716567, 28,95 Euro

Karten:

Reise Know-How: »China, West«, Maßstab 1 : 2.700.000, ISBN 9783831771639, 8,90 Euro

Reise Know-How: »Tibet«, Maßstab 1 : 1.500.000, ISBN 9783831770854, 8,90 Euro

www.possi.de

www.chinatierradeaventura.com