

# Tibet: Traumland für Extremradfahrer

von Sandro Todeschini

**Im Herbst 2005 geht es von Lhasa (3.650 m) aus in einem großen Kreis gegen den Uhrzeigersinn über einige der höchsten Pässe der Welt (Suge La 5.304 m), vorbei an Kulturjuwelen wie dem Tashinlumpo Kloster in Shigatse oder dem Kumbum in Gyantse zum Fuß des Mount Everest, um schließlich in der längsten Abfahrt der Welt zu enden: vom 5.124 m hohen Thong La führt eine abenteuerliche Straße durch eine Schlucht über 4.500 m hinunter in die Tiefen des indischen Subkontinents auf 600 m.**

**R**adtouren quer durch Kontinente habe ich schon mehrere gemacht, sie waren alle anspruchsvoll, dafür wurde ich immer mit neuen Eindrücken belohnt. Seit langem war jedoch mein Traum, die anspruchsvollste Tour von allen kennen zu lernen, nämlich das Dach der Welt, Tibet, mit dem Rad zu erkunden. Von Anfang September bis Mitte November 2005 war es mir möglich, diese Region der Extreme mit dem Fahrrad zu bereisen.

bination aus stabilem, widerstandsfähigem Tourenrad, dem 35 kg Gepäck auf groben Schotterstraßen nichts anhaben würden und wendigem Reiserad, welches auch nach 2.700 km noch bequemes Sitzen ermöglichen würde.

Am 7. September 2005 erreiche ich gemeinsam mit elf weiteren Österreichern sowie dem verpackten Fahrrad Tibets Hauptstadt Lhasa. Meine Reise war in zwei Teile geteilt: In den ersten drei Wochen war ich im Trans-

sischen Einflusses der Potala Palast, der einstige Regierungssitz des Dalai Lama, das Stadtbild. Im tibetischen Zentrum der Stadt herrscht nach wie vor emsiges Treiben, einerseits Handel mit typischen tibetischen Produkten wie Yak Butter, andererseits prägen Pilger aus dem ganzen Land das Stadtbild und vollziehen ihre buddhistischen Rituale. In der Umgebung von Lhasa gibt es einige riesige Klöster zu bewundern, welche nach ihrer Zerstörung während der Kulturre-

Ende September ist es soweit und ich starte von Lhasa mit dem Fahrrad – bei fast sommerlichen Temperaturen und auf einer anfänglich viel versprechenden Asphaltstraße. Trotz sparsamen Packens wiegt mein Gepäck 27 kg, dazu kommen gut 8 kg Nahrungsmittel und Wasser. Ich hatte mich entschieden, das gesamte Gepäck am Hinterrad zu transportieren, bei mehr Gewicht wären Lowrider am Vorderrad notwendig gewesen.

**E**ines der Ziele meiner Reise war die Überquerung des Gurin La Passes, welcher meinen Informationen und einigen Landkarten zufolge mit 5.940 m der höchste ganzjährig befahrbare Pass der Welt sein sollte. Leider gelingt es mir nicht, diesen Weltrekord im Höhen-



Tibetische Weite im Raka Tal

Foto: © Romana Chapman

Um mich auf ein Abenteuer in Tibet einlassen zu können, war mir klar, dass ich nur mit sehr gutem Material starten durfte, sowohl das Fahrrad, als auch Kleidung, Schlafsack, Zelt und andere Ausrüstungsgegenstände betreffend. Im SIMPLON Booster fand ich die ideale Kom-

himalaya Gebirge mit einer Gruppe bergsteigen, wobei zu Beginn ein umfangreiches Kulturprogramm die notwendige Zeit der Akklimatisierung an die Höhe ausfüllen sollte. Erst danach war ich alleine mit dem Fahrrad unterwegs. In Lhasa dominiert trotz chine-



Mit dem Fahrrad vor der mächtigen Nordwand des Mount Everest

Foto: © Sandro Todeschini

volution der 60er Jahre jetzt wieder aufgebaut werden, wie dies im Kloster Ganden der Fall ist. Von Lhasa, 3.650 m hoch gelegen, arbeiten wir uns langsam zu unserem Basislager auf 5.280 m hinauf. Von dort gelingt uns als Krönung der Expedition unter der Führung des erfahrenen Tiroler Everestbezwingers Erich Gatt die Erstbesteigung des 6.232 m hohen Gumpa Karpo Ri im Nyang Cheng Tangla Gebirge.

radfahren aufzustellen – nicht einmal ein Fußweg führt über den Pass und ich bin zum Umkehren gezwungen. Dafür werde ich nach einem anspruchsvollen Anstieg auf einer schlechten Schotterstraße mit einem herrlichen Ausblick vom 5.304 m hohen Suge La Pass belohnt. Für die 1.000 Höhenmeter bzw. 70 km benötige ich eineinhalb Tage – dünne Luft, starker Gegenwind und grober Schotter tragen neben einer spürbaren

Steigung ihren Teil dazu bei, um diesen sowie alle anderen Pässe Tibets in eine eigene Kategorie zu heben. Häufig säumen grasende Yaks und 7.000 m hohe Berge die Straße.

Nachdem ich von Lhasa in den Nordwesten gestartet war und dem wenig befahrenen Northern Friendship Highway gefolgt war, erreiche ich Tibets zweitgrößte Stadt Shigatse, welche für die niemals zerstörte Klosteranlage Tashinlumpo bekannt ist. Von Shigatse folge ich dem Flusslauf von Tibets Hauptfluss, dem Yarlung Tsangpo, welcher später, wenn er nach Indien mündet, als Brahmaputra bekannt ist. In Lhasa verlasse ich den Friendship Highway und fahre weitere 300 km in den Westen nach Saga. Die Straße ist großteils in so schlechtem Zustand, dass ich für diese Distanz fünf ganze Tage benötige. Das relativ trockene Klima Tibets ist für karge aber trotzdem abwechslungsreiche Vegetation verantwortlich. Das Fehlen von Bäumen gibt einem Radfahrer die Möglichkeit herannahende Fahrzeuge schon von weitem an ihrer Staubfahne zu

dem man nirgends Unterschlupf findet. Die letzten 50 km vor Saga befinde ich mich durchgehend auf über 5.000 m – die unendliche Weite der Landschaft ist hier beeindruckend. In Saga, nach rund 1.300 km am westlichsten Punkt meiner Reise angekommen, mache unangenehme Bekanntschaft mit Beamten der chinesischen Polizei, dem Public Security Bureau. Ich bin ohne Aliens Travel Permit unterwegs und es bedarf einiges an Verhandlungsgeschick bis man mich schließlich gehen lässt und mir sogar erlaubt meine geplante Route weiterzufahren.

**D**iese Route führt nach Südosten, vorbei am riesigen Salzsee Peiko Tso und es folgen die härtesten vier Tage der Tour. Eine extrem schlechte Straße, oft sehr sandig, zwingt bei stürmischem Gegenwind immer wieder zum Schieben. In der Nacht sinkt die Temperatur auf minus 20 Grad, unter Tags wärmt die Sonne mich aber ausreichend auf, sodass ich mit guter Funktionskleidung ausgerüstet rund 55 km pro Tag schaffe. Im Ge-



Foto: © Sandro Todeschini

### Die Schlucht hinab nach Nepal

erkennen – die gesamte Ausrüstung färbt sich allerdings in Kürze in ein einheitliches Staubbraun. Für meine Tour habe ich die ideale Jahreszeit ausgewählt, die Regenzeit ist vorüber und die Tage sind klar, zumeist scheint die Sonne von einem postkartenblauen Himmel. Wind weht fast immer aus westlicher Richtung. Einige Male muss ich mit heftigen Sandstürmen kämpfen, manchmal geht ein unangenehmer Graupelschauer nieder, vor-

genzug bietet die Gebirgskette des Himalaya eine einzigartige Kulisse. Die Abgeschiedenheit der Strecke gibt immer wieder Gelegenheit zu interessanten Begegnungen mit der einheimischen Bevölkerung für die mein Fahrrad wie ein High-Tech-Gerät wirken muss. Selten trifft man dabei auch tibetische Kollegen auf dem Rad. Die Straße führt hier sehr nahe am Mount Shisha Pangma vorbei, dem mit 8.012 m hohen einzigen 8.000er,

Trotz Verständnisschwierigkeiten:  
freundliches Lächeln  
von einer  
Radkollegin

## Reise



Foto: © Sandro Todeschini

welcher sich vollständig in Tibet befindet. Unmittelbar vor dem Lalung La Pass treffe ich wieder auf die Hauptverbindungsstraße zwischen Lhasa und Kathmandu. Das prächtige Panorama des Himalaya genieße ich von meinem Zeltausgang am höchsten Punkt des Passes (5.024 m). Wenige Tage danach erreiche ich das Mount Everest Basislager, wo ich mit dem Fahrrad bis 1 km hinter das Lager fahren kann, bevor ein Weiterkommen nur mehr zu Fuß möglich ist. Nur mehr rund 15 km vom Gipfel entfernt ist das für mich auf 5.200 m der radfahrerische Höhepunkt der Tour.

Ich reise nun nach Osten wieder Richtung Lhasa, dabei passiere ich den markanten 5.000 Kilometerstein, welcher die Distanz zum Hauptplatz in Shanghai angibt. Das Fort in Shegar und das Kloster in Sakya sind Sehenswürdigkeiten, die ich nicht auslassen will, besonders bemerkenswert ist das Kloster in Gyantse, welches die größte Stupa (pagodenartiger Tempel) Tibets enthält, den Kumbum. Nach Gyantse überquere ich den siebenten und letzten 5.000er Pass vor Lhasa, der Karo La bietet einen spektakulären Gletscherbruch im Hintergrund. Bevor ich wieder das Tal des Yarlung Tsangpo erreiche, folge ich rund 40 km dem Ufer des heiligen Yamdrok Tso, dem Skorpionsee.

40 km vor Lhasa – ich hatte bereits wieder die Asphaltstraße erreicht – habe ich die einzige Panne auf meiner gesamten Tour. Innerhalb von einer halben Stunde habe ich sowohl vorne als auch hinten einen Patschen, nehme es aber mit Humor. In Lhasa bleibe ich nur kurz, ich will nach Kathmandu, von wo ich nach Europa zurückfliegen werde. Da

die Strecke nach Nepal auf den ersten 600 km genau jener entspricht, die ich gerade mit dem Rad zurückgelegt habe, organisiere ich einen Platz in einem Minibus, den ich mir mit einigen anderen Reisenden teile – das Fahrrad findet am Dach Platz. Auf den schlechten Straßen ist auch der Minibus nicht vor Patschen gefeit und so müssen wir dreimal einen Reifen flicken.

**I**ch steige am Lalung La Pass aus dem Bus aus, ab hier ist die Strecke für mich neu. Nach 11 km erreiche ich den letzten Pass in Tibet (5.124 m), inzwischen ist es tiefer Winter geworden. Einmal noch zelte ich in Tibet, am Morgen bietet sich mir ein winterliches Panorama gekrönt vom Shisha Pangma im Westen.

Es beginnt die längste Abfahrt der Welt: auf rund 150 km von 5.124 m hinunter auf nur 600 m. In dieser kurzen Zeit wechselt das Klima von bitterkaltem, vegetationslosem Winter in einer steilen Abfahrt in einer engen Schlucht zum tropischen, üppigen Grün des indischen Subkontinents – alles im Laufe eines Tages. Auf den letzten Kilometern nach Kathmandu sieht man diese beiden Welten auf einmal – im Vordergrund Bananenbäume im Hintergrund die hohen Gipfel der Langtang Gruppe. Schließlich erreiche ich nach insgesamt 2.700 km auf dem Fahrrad, davon ca. 2.100 km auf Schotterstraßen, Kathmandu – der Kontrast zwischen dieser chaotischen Stadt und den einsamen Weiten Tibets könnte nicht größer sein.

Für Nachfragen:  
Sandro Todeschini  
sandro.todeschini@gmx.net