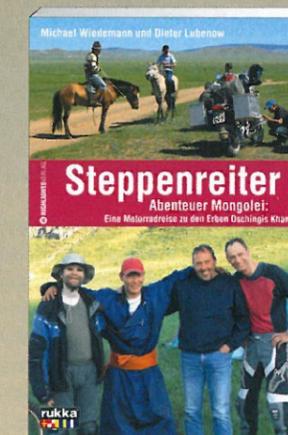
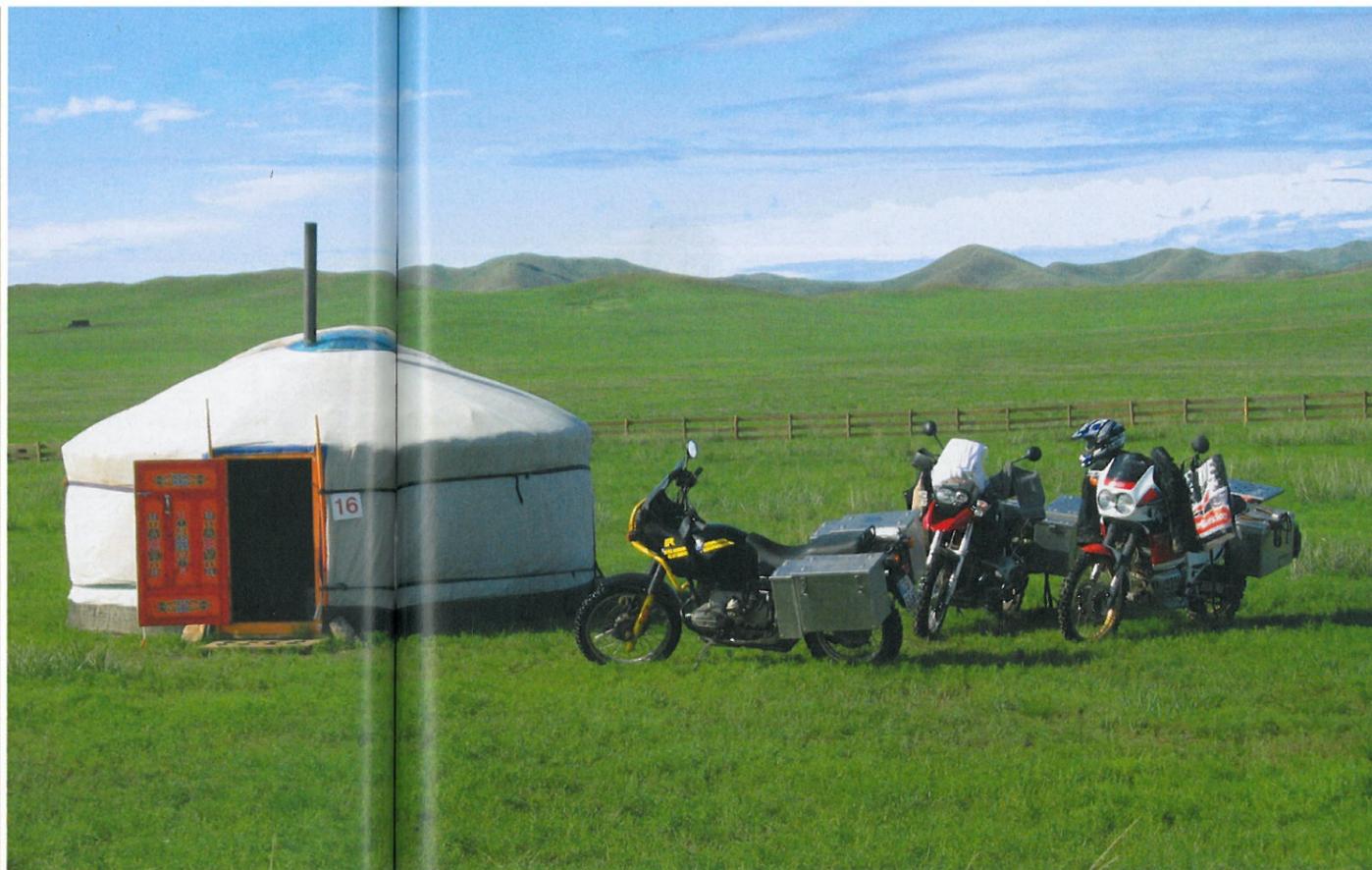


LAND OHNE ZÄUNE

Nachdem sie jahrelang auf den Schotterpisten Skandinaviens, Kanadas und Alaskas unterwegs gewesen waren, fragten sich Michael Wiedemann und Dieter Lubenow: geht es noch einsamer? Kommt man mit noch weniger Zivilisation aus? Gibt es irgendwo noch mehr Steppe? Die Antwort fanden sie in der Mongolei, und sie lautete: ja. Was Wiedemann und Lubenow im „Land ohne Zäune“ erlebten, schildern sie in ihrem Buch „Steppenreiter“, aus dem der folgende Auszug stammt.



Michael Wiedemann und Dieter Lubenow (2009): **Steppenreiter**. Highlights-Verlag. Taschenbuch, 160 Seiten, 35 Farbfotos, ISBN 9783933385475, 9,90 Euro.

Der erste Fahrtag steht bevor. Wir lassen es gemütlich angehen. Ein Frühstücksbuffet mit fertigem heißem Kaffee, dazu Tisch und Stühle – das wird es wohl in den nächsten Wochen nicht mehr täglich geben. In der Nähe der Oasis, wie unsere von zwei Europäern in Ulaanbaatar betriebene Herberge heißt, ist ein kleiner Supermarkt mit Internetcafé. Wir füllen die Trinkwasservorräte auf und besorgen letzte Kleinigkeiten. Das Ger (= Jurte) wird geräumt, die Motorräder werden bepackt. Schon jetzt ist klar, dass wir viel zu viel Gepäck dabeihaben. Werner stellt seine grüne Reisetasche in die Mitte des Gers. Wir sortieren aus. Eine etwa zehn Kilogramm schwere Tasche wird schließlich bis zu unserer Rückkehr gegen Gebühr im Keller der Oasis eingelagert.

Dieter hat seine GS 80 beladen und versucht, die Hinterradfederung zusammenzudrücken.

„Wie sieht es aus mit der Querstrebe?“, frage ich.

„Könnte knapp werden“, meint Dieter.

Gestern Abend sind mehrere Geländewagen in den Hof der Oasis gefahren. Ihr Service-truck hat jede Menge Werkzeug an Bord und ist gerade dabei, eine Achsaufhängung zu schweißen. Wir leihen uns eine Bohrmaschine und versehen Dieters Kofferhalterung oberhalb der Querstrebenbefestigung vorsichtshalber mit ein paar zusätzlichen Löchern. Falls der Reifen immer noch anschlägt, können wir die Strebe ein wenig höher setzen. Werner prüft den Reifendruck bei seiner Africa Twin. Meine



GS ist mit all dem Gepäck auch gewaltig in die Knie gegangen. Bei nächster Gelegenheit muss ich Luft nachfüllen. Fürs Fahren im Gelände reichen allerdings 1,5 bar.

Jetzt aber erst mal Helm auf und „Gentlemen, start your engines!“ Das Tor der Oasis schließt sich hinter uns. Die Straßen von Ulaan Baatar mit ihren Kamikazefahrern haben uns wieder. Ich fahre einen Schlenker über ein Tankstellengelände. Aber an einer Tankstelle gibt es keine Luft zum Reifenauffüllen. Nächster Halt: Reifenhandel. Erkennt habe ich ihn daran, dass vor einer schäbigen Wellblechbude ein Stapel Reifen steht und aus der Bude ein Druckschlauch heraushängt. Hier gibt es die nötige Luft für meine Reifen. Ab und zu öffnet sich quietschend die Blechtür, und ein kleines Mädchen blickt schüchtern um die Ecke. Schließlich kommt es herbeigelaufen, hat ein Handy in der Hand und fotografiert unsere Bikes mit der eingebauten Kamera.

Da wir Ulaan Baatar Richtung Westen verlassen wollen, müssen wir einmal quer durch die Stadt. Die Straße, auf der wir uns befinden, heißt „Peace Avenue“. Doch zwischen den Fahrzeugkernern

herrscht Krieg. Das schlimmste Vergehen ist, einem anderen eine Lücke streitig zu machen, in die er selbst eigentlich gar nicht hineinpasst. Kommt es zu einem Stau, werden Rand-, Mittelstreifen, Bürgersteige und jede andere freie Fläche zum Weiterkommen genutzt.

Auf dem Display des GPS steht: „Richtung Westen“. Das ist der einzige Anhaltspunkt. Hinweisschilder gibt es nicht. Je weiter wir uns von der Stadtmitte entfernen, desto ruhiger wird es auf den Straßen. Vor den Toren der Stadt lagern große Schaf- und Ziegenherden. Sie werden zum Naadamfest an die Stadtbevölkerung verkauft. Das Naadamfest wird jährlich im Juli gefeiert und gilt als die wichtigste Veranstaltung in der Mongolei. Das Fest geht auf die Hunnen zurück und diente mit seinen Disziplinen Reiten, Bogenschießen und Ringen ursprünglich der Ertüchtigung der Krieger.

Für uns ein erster Trink- und Fotostopp. Sobald wir anhalten, stehen sämtliche Mongolen der näheren Umgebung um die Motorräder herum. Wir nennen das scherzhaft „technische Abnahme“. Erst wird nur geschaut, dann am Gasgriff gedreht, die Hebel probiert, das Profil begutachtet und zuletzt die Kettenspannung geprüft. Leichte Verwunderung entsteht schon mal bei den beiden BMWs. Wo haben die denn ihre Kette?

Ein paar Kilometer weiter zweigt eine Asphaltstraße nach links ab. „Laut GPS muss es hier Richtung Lun und weiter nach Karakorum gehen“, meint Werner. Nach 300 Metern endet die Asphaltstraße vor einem großen Erdhau-

fen: Die 180 Kilometer bis Lun sind offensichtlich noch im Bau.

Also suchen wir uns eine Piste rechts oder links neben der Baustelle. Mein erster Gedanke in diesem Moment: Wenn man den Asphalt verlässt, lässt man auch die Zivilisation hinter sich. Ab hier fährt man quasi quer über den „Acker“ und zwar dort, wo man es für richtig hält. Ist eine Spur zu ausgefahren oder zu ausgewaschen, legt man daneben einfach eine neue an. Zu den drei Dingen, die ein Mann im Leben tun sollte, gehört in der Mongolei anscheinend, eine eigene Fahrspur anzulegen.

Auf dem ersten Stück sind die Pisten in Ordnung. Festgefahrene Erde mit mehr oder weniger tiefen Fahrspuren. Der Regen vom gestrigen Tag hat hier kaum Spuren hinterlassen. Wir fahren durch ein breites Tal, das nur durch Hügel am Horizont begrenzt ist. Einzelne Gers stehen wie weiße Farbtupfer in der grünen Landschaft. Jetzt endlich spüren wir sie, die Freiheit, die wir gesucht haben.

Aber wir spüren auch die Sonne, die von einem dunkelblauen, leicht bewölkten Himmel auf uns herunterbrennt. Unter meinem Textilanzug trage ich ein Protektorenhemd inklusive Rückenpanzer. Über die Hose habe ich Knieschützer geschnallt, die bis zu den Stiefeln reichen. Helm und Handschuhe komplettieren die Ausrüstung.

Der Eintages-Endurokurs in Bielstein war sicherlich lehrreich. Jetzt stehe ich allerdings in den Fußrasten einer vollbepackten GS 1200 zwischen Tankkrucksack, Alukoffern und aufge-

schnalltem Zeltsack. Meine Blicke kleben auf der Fahrspur vor mir. Jeder Meter kann neue Überraschungen unter die Räder bringen. Was mir ganz klar fehlt, ist Fahrpraxis im Gelände. Dieter fährt immerhin am Wochenende manchmal Classic-Trial. Aber hier hat auch er mit den zusätzlichen Kilos seiner BMW zu kämpfen. Bei tieferen Bodenwellen oder Schlaglöchern kommt der Hinterradreifen mit der Querstrebe in Berührung. Entsprechend behutsam versucht er, die BMW über die Piste zu zirkeln. Nur Werner ist in seinem Element. Meistens sehen wir von ihm nur eine Staubwolke. Wenn nicht, dann steht er neben der Piste und wartet auf uns.

Trinkpause. Werner nuckelt am Schlauch seines Trinkkrucksacks, Dieter und ich packen die Wasserflaschen aus. Als zwingend notwendige Hilfe stellt sich nun die Vergrößerungsplatte heraus, die wir ans Ende der Seitenständer geschraubt haben. So kann man die Maschine zunächst auf den Seitenständer kippen lassen, bevor man selbst auf einem Bein seitlich vom Motorrad hüpfet.

Wir stehen auf einer leichten Anhöhe. Mindestens acht Spuren liegen vor uns, die alle irgendwie Richtung Westen führen und hinterm Horizont verschwinden. Sie laufen meist parallel zur künftigen Teerstraße, die als aufgeschüttete Trasse bereits zu erkennen