Mit dem E-Bike auf der Seidenstraße

Göttingen, Lk. Göttingen (Nds). Am 5. Juli 2018 startete die Schweizerin Andrea Freiermuth zu einer großen Fahrradtour. Als weltweit erste Frau wollte sie mit einem E-Bike von Zürich bis nach China fahren und setzte dabei auf ein „Upstreet 5“ des E Bike-Pioniers Flyer. Ein Jahr sollte die Reise ungefähr dauern. Nach sieben Wochen und über 3.000 Kilometern stand in den letzten Tagen der erste größere Stopp in Istanbul an. Mit dem pressedienst-fahrrad sprach Andrea über ihre Erlebnisse auf ihrer Reise.

pressedienst-fahrrad (pd-f): Hallo Andrea, das europäische Teilstück deiner Reise ist geschafft. Zeit für ein erstes kleines Resümee. Welche Erfahrungen konntest du bislang sammeln? Wie haben die Leute auf dich reagiert?

Andrea Freiermuth: „Das E-Bike ist ein einfacher Türöffner. Man kommt verschwitzt und staubig in einem Ort an und wird gleich in ein Gespräch verwickelt. Das ist schön. Viele Leute an der Straße bemerken auf den ersten Blick gar nicht, dass ich mit einem Elektro-Velo unterwegs bin. Wenn sie es realisieren, wird mein Rad richtig bestaunt und ich muss unterschiedliche Fragen zu Reichweite und Technik beantworten. Das macht Spaß und zeigt mir die wachsende Bedeutung des E-Bikes in der Mobilitätskette. Ich selbst bin vom E-Bike-Fahren sehr angetan. Ich hatte von Zürich bis Istanbul einen Mitfahrer, der mit einem konventionellen Trekkingrad unterwegs war, dafür aber durchtrainierter und wesentlicher fitter ist als ich. Dank meiner Elektrounterstützung konnte ich problemlos mit ihm mithalten. Im Durchschnitt sind wir so täglich rund 80 Kilometer gefahren. Unsere Königsetappe in den italienischen Alpen führte über 102 Kilometer und 2.686 Höhenmeter. Weniger bergig, aber weiter war eine Etappe von rund 200 Kilometern in Bulgarien. Mit einem Tourenrad hätte ich das nie geschafft. Ich würde auch gar nicht die Reisegeschwindigkeit erhöhen wollen,

Auf große Tour von der Schweiz .....

obwohl es dank des Motors sicherlich machbar wäre. Aber dann bleiben die Erlebnisse mit Natur und Menschen auf der Strecke. Besonders lustig sind für mich die Begegnungen mit anderen Radfahrern. Im Spaß werde ich von den Radreisenden schon mal als Betrügerin bezeichnet. Ein junger Radfahrer aus Bern meinte zu mir: ‚E Bikes sind doch nur etwas für ältere Leute. Bei jüngeren wirkt das lächerlich'. Ich bin mir jetzt nicht sicher: Bin ich alt oder lächerlich? Auf jeden Fall habe ich die Alpen auf wunderschönen Passrouten überquert, während der Jungspund sich

China gilt als Land der Fahrradfahrer

für die einfache Variante durch das Tal entschied."

pd-f: Wie macht das Material bislang mit? Was begeistert dich, wovon bist du enttäuscht?

Freiermuth: „Bisher blieb ich von Pannen und Defekten verschont. Der E-Antrieb machte keine Probleme und ich bin zum ersten Mal mit einem Riemenantrieb unterwegs, der einwandfrei funktioniert. Zwar quietschte das Gummi manchmal, aber ich habe gelernt, dass ich den Riemen nicht zu schmieren brauche (lacht). Ein bisschen Bammel vor der Weiterreise habe ich aber schon. Ich kann nur Bremsbeläge wechseln und Reifen flicken. Für weitere Reparaturen habe ich einen Crash-Kurs bei Flyer erhalten. Das habe ich alles gefilmt und kann im Notfall auf meinem Laptop darauf zurückgreifen. Denn Fahrrad-Shops, die sich mit E-Bikes auskennen, werden im weiteren Verlauf schwer zu finden sein. Bei größeren Defekten muss ich darauf hoffen, dass ich Ersatzteile zugeschickt bekomme. Enttäuscht an meinem Hightech-Pony hat mich bisher eigentlich nichts. Aber was ich persönlich optimieren würde, wäre die Navigation: Das Flyer lässt sich mit Komoot koppeln. Eigentlich super, aber das Display gibt dann leider nur Infos wie: ‚Pfeil rechts, 200 Meter'. Ich orientiere mich aber gerne visuell und bevorzuge die Kartennavigation. Darum habe ich zusätzlich noch ein Navigationsgerät auf den Lenker gesteckt."

pd-f: Hattest du Probleme, an Strom für den Akku zu kommen?

Freiermuth: „Zu Beginn der Reise hatte ich schon meine Bedenken, gerade weil wir in der Schweiz ja eine eigene Steckernorm haben. Aber meine beiden Ladegeräte sind zweipolig, darum brauche ich sicher bis in den Iran nicht mal einen Adapter. Einzig mein Computer hat einen dreipoligen Stecker und benötigt überall einen entsprechenden Aufsatz. Gefehlt hat mir allerdings der blaue CEE-Stecker für das Aufladen auf Campingplätzen. Ich habe meine Akkus dann entweder bei einem Nachbarn oder an der Rezeption des Campingplatzes abgegeben. Bei der Planung der Tagesroute spielte die Reichweite eigentlich keine Rolle. Ich habe zwei Akkus mit je 600 Kilowattstunden dabei. Das reicht garantiert für mehr als 100 Kilometer und 2.000 Höhenmeter. Aber ich behalte den Akku-Stand schon immer im Auge und wähle den Unterstützungsmodus entsprechend. Meist aus Ehrgeiz, weil ich die Batterie im Verlauf des Tages nicht wechseln möchte, und so schaue, dass ich mit einer über die Runden komme. Ich musste übrigens tagsüber bloß einmal nachladen, bei unserer 200-Kilometer-Etappe. Das ließ sich aber super mit einer Dönerpause verbinden. Und einmal haben wir wild campiert und hatten folglich keine Steckdose in der Nähe. Das ist übrigens das Hauptproblem, warum sich das E-Bike bei Weltreisen noch nicht durchgesetzt hat: Viele Langzeitreisende sind mit kleinem Budget unterwegs, können sich nicht regelmäßig eine Übernachtung mit Stromanschluss leisten und

Impression Armenien

Augenblicke genießen

sehen das E Bike daher nicht als den optimalen Reisebegleiter. Ich habe auch überlegt, eine Solaranlage zum Aufladen mitzunehmen, aber ein bekannter E Bike-Reisender hatte mir davon abgeraten. Ich bin gespannt, wie die Reise weiter geht und wie sich die Infrastruktur in den kommenden Ländern darstellen wird."

Ausblick
Andrea startet aktuell zu ihrer zweiten großen Etappe über die Türkei, Armenien, den Iran und Turkmenistan nach Tadschikistan. Eine Reise, auf der sie mit Gefahren und Hindernissen rechnet. Im Iran arbeiten religiösen Kräfte an einem Radfahrverbot für Frauen. In Tadschikistan fielen im Juli vier Radreisende auf einer Passstraße einem vermeintlichen IS-Terroranschlag zum Opfer.

Dienstag, 18. Dezember 2018
Ihr Weg führt sie entlang der legendären Seidenstraße von Zürich bis nach Peking. Ihr Begleiter: ein „Upstreet 5" des E Bike-Pioniers Flyer. Rund ein Jahr soll die Reise dauern. Nach dem europäischen Teilstück durchquerte sie in vier Monaten die Türkei, Georgien, Armenien, den Iran und Turkmenistan. Aktuell macht sie Station in Usbekistan.

pd-f: Hallo Andrea, fast vier Monate sind seit unserem ersten Gespräch vergangen. Du hast in der Zwischenzeit ordentlich Kilometer gemacht und sicherlich einiges erlebt. Wie geht es dir?

Freiermuth: „Aktuell bin ich etwas müde. Bisher war fast jeder Tag verplant, entweder mit Velofahren, Blogschreiben oder Sightseeing. Jetzt warte ich, bis mein Visum für Tadschikistan beginnt und bin richtig froh, dass ich mal kein Programm habe. Mir blieb kaum Zeit, die vielen Eindrücke zu verarbeiten."

pd-f: Was hast du in den letzten vier Monaten alles erlebt?

Freiermuth: „Unglaublich viel. Ich bin einfach überwältigt. Im Iran und der Türkei war ich von der enormen Gastfreundschaft überrascht. Eine schöne Geschichte ereignete sich in der Türkei: Meine Route führte mich entlang der Schwarzmeerküste in ein abgelegenes Küstendorf. Auf der Suche nach einem Hotel ging ich in ein Teehaus. Dort waren nur Männer, die mich beim Betreten alle anstarrten. Am liebsten hätte ich gleich auf dem Absatz kehrt gemacht. Nach einem ersten Moment des Erstaunens wurde ich aber freundlich begrüßt. Bald schon war ein älterer Herr zur Stelle, der Deutsch sprach. Es stellte sich heraus, dass das nächste Hotel über 30 Kilometer entfernt war. Das hätte ich bei Tageslicht nicht mehr geschafft. Die Männer organisierten dann ein paar Frauen, die mich unter ihre Fittiche nahmen und bei denen ich letztlich übernachtete. Wir schicken uns heute noch regelmäßig Bilder und Sticker."

pd-f: Wie erging es dir im Iran?

Freiermuth: „Vor der Fahrt durch den Iran hatte ich anfänglich großen Respekt, weil viele Soloradfahrerinnen von sexuellen Belästigungen in diesem Land berichten. Zum Glück fand ich über Warmshowers einen jungen Iraner für ein Teilstück als Mitfahrer. Durch unsere Gespräche habe ich viel über das Leben und die Probleme im Iran erfahren. Das Land macht aktuell einen Wandel durch und die Menschen sind Touristen gegenüber sehr aufgeschlossen und wissbegierig. Als junger Mensch möchte ich dort allerdings nicht leben."

pd-f: Warum nicht?

Usbekistan-Samerkand nach10.018 Kilometer

Freiermuth: „Der Umgang mit dem jeweils anderen Geschlecht ist enorm schwierig. Man kann nicht einfach unbeschwert etwas zusammen unternehmen. Das ist schlecht für den Ruf der Mädchen. Es könnte ja sein, dass es bei einem gemeinsamen Ausflug die Jungfräulichkeit verliert. Knaben und Mädchen sind in der Schulzeit strikt nach Geschlechtern getrennt. Manche Iraner sehen darin den Grund für die sexuelle Belästigungen. Die Jungs wüssten einfach nicht, wie man sich einem Mädchen auf normale Art und Weise nähert. Ich glaube, es liegt vor allem daran, dass die Mullahs das Radfahren für Frauen verbieten wollten, weil es Männer sexuell erregen könnte. Das Gesetz gibt es offiziell nicht, doch der Gedanke dahinter ist quasi ein Freipass zum Zugreifen. Wobei man sagen muss, dass iranische Männer sich sehr wohl beherrschen können – auch wenn das die Mullahs anders sehen."

pd-f: Ist dir nie etwas passiert?

Freiermuth: „Es gab zwei Vorfälle: Einmal steckte ein Hirte seinen Stock zwischen meine Speichen und stoppte mich. Meine erste Befürchtung war, dass es sich um einen religiösen Fanatiker handelt, der mich vom Velo holen wollte. Zum Glück war ich an jenem Tag mit meinem iranischen Begleiter unterwegs, der die Situation klären konnte. Es stellte sich heraus, dass der Mann geistig zurückgeblieben war. Er wusste einfach nicht, was er tat. Das hätte in jedem anderen Land auch passieren können und hatte rein gar nichts mit Frausein zu tun. Darum hat mich der Vorfall auch nicht nachhaltig verunsichert. Die Iraner fürchteten sich aber stets um mich. Darum war ich in ihrem Land letztlich nur wenige Tage allein unterwegs. Ab Teheran begleitete mich eine Freundin aus der Schweiz. Auf einer Etappe überholten uns männliche Teenager mit dem Motorrad und begrapschten den Po meiner Mitfahrerin. Gefährlich war das nicht, aber sehr ärgerlich. Allerdings muss ich zur Verteidigung der Iraner sagen: Genau dasselbe ist einer anderen Freundin in der Schweiz auch schon passiert."

pd-f: Gab es sonst irgendwelche Probleme?

Freiermuth: „Die zum Teil sehr starke Luftverschmutzung hat mich belastet. Angeblich sind die Sanktionen daran schuld. Die Leute sagen, die iranischen Raffinerien könnten nur minderwertiges Benzin herstellen, weil ihnen die nötige Technik fehle. Ob das stimmt, weiß ich nicht. Allgemein scheint der Umweltschutz nicht so wichtig zu sein. Viel wichtiger ist dem Regime, dass Frauen stets ein Kopftuch tragen und keine nackte Haut oder zu viele Kurven zeigen."

pd-f: Nach dem Iran folgte Turkmenistan. Auch nicht ganz einfach…

Freiermuth: „Das Visum für Turkmenistan gestaltete sich als äußerst schwierig. Mir wurde erst im Iran bewusst, dass es in vielen Fällen verweigert wird. Turkmenistan ist eine Diktatur, die sich nach außen extrem abschottet. Die ausgestellten Transitvisa sind nur für ein paar Tage gültig und mit strengen Auflagen verbunden. Das Geschäft mit den Touristen ist dem Staat vorbehalten. So darf man etwa nicht bei Einheimischen übernachten, wenn es im Ort ein für Touristen lizenziertes Hotel gibt. Am liebsten ist der Regierung, wenn man mit einem sogenannten ‚Letter of Invitation' einreist, den es aber nur gibt, wenn man über eine turkmenische Agentur bucht. Das ist sehr teuer, weil der Staat die Preise festsetzt und eben auch kassiert. Ich kann niemandem empfehlen, da hinzufahren, weil man mit einem Besuch Turkmenistans bloß den Diktator subventioniert."

pd-f: Wie wurdest du eigentlich als Radfahrerin, speziell als E Bikerin, aufgenommen?

Freiermuth: „Im Gegensatz zu den ersten Etappen durch Europa hat sich die Einstellung gegenüber dem E Bike komplett geändert. Damals war ich unter den anderen Radfahrern die Betrügerin, die auf Motorunterstützung setzt. Jetzt werde ich mehr respektiert. Die meisten Leute kennen ein E Bike gar nicht, bestaunen das Rad und möchten alles darüber wissen. Bereitwillig erkläre ich ihnen, wie das funktioniert, soweit es die sprachlichen Barrieren erlauben. Beim Preis flunkere ich aber etwas. Für die Leute wäre es unverständlich, für ein Velo um die 5.000 Dollar zu bezahlen. Das kostet hier ein Neuwagen. Was mich besonders erfreut hat, war die positive Resonanz der Frauen im Iran. Oft standen selbst komplett verschleierte Frauen am Straßenrad und streckten den Daumen hoch oder applaudierten. Manche bedankten sich sogar bei mir, dass ich mit dem Fahrrad durch ihr Land fahre."

pd-f: Wie macht die Technik des E-Bikes die lange Reise bislang mit? Du legst ja doch einige Höhenme-

ter zurück und bist bei unterschiedlichen Temperaturen unterwegs …

Freiermuth: „Der Motor an meinem Flyer schnurrt problemlos und ich hatte immer noch keine Probleme mit dem Elektroantrieb. Meine einzigen Reparaturen waren viermal Bremsbeläge tauschen und ein Platten in Turkmenistan. Letzterer hatte es aber in sich. Die Tage sind jetzt ja kürzer und ich war bereits spät dran, um das nächstmögliche Hotel noch zu erreichen. Beim Reparieren ging mir dann auch noch die Luftpumpe kaputt. Zum Glück konnte ich zu einem Roadhouse zurückkehren, wo ich die Nacht zuvor mit anderen Radfahrern verbrachtet hatte. Dort konnte ich eine Pumpe ausleihen und meinen Platten flicken. Ansonsten fällt mir auf, dass die Akku-Leistung an kalten Tagen abnimmt. Durch die kurzen Tage muss ich bereits früh bei Kälte los und die Akkus sind noch nicht auf Betriebstemperatur. Eine schwere, lange Bergetappe wie im Sommer in den Alpen würde ich jetzt nicht mehr schaffen. Einmal war ich im High-Power-Modus unterwegs und das System hat sich plötzlich abgeschaltet. Bislang war ich aber noch nicht Temperaturen unter null Grad ausgesetzt. Das ändert sich jetzt: In den kommenden

Tagen steht die Überquerung eines Höhenzuges mit über 2.700 Metern an. Ich habe mir deshalb bereits über Pedelec-Facebook-Gruppen ein paar Tipps von anderen E-Bikern für das Fahren bei Kälte geholt. Ich bin gespannt, wie sich die Akkus verhalten.“

pd-f: Hattest du Probleme, an Strom für die Akkus zu kommen?

Freiermuth: „Elektrizität gibt es überall und auch mein zweipoliger Stecker funktionierte bislang problemlos. Meistens lade ich über Nacht auf. Ab der zweiten Nacht Wildcamping muss ich während des Tages eine Ladepause einlegen. Als ich noch mit konventionellen Radfahrern und bei höheren Temperaturen unterwegs war, brauchte ich pro Tag bloß einen Akku. Derzeit sind es in der Regel eineinhalb, weil ich längere Distanzen fahre und weil es kühler ist. Ein lustiges Erlebnis hatte ich in Armenien, als ich an einer improvisierten Tankstelle mitten im Nirgendwo vorbeikam. Dort standen neben einem alten Lada diverse Benzinkanister und warteten auf durstige Motoren – und ich hätte in jedem Dorf auf der Strecke an die Steckdose gekonnt.“

pd-f: Hast du noch Tipps für zukünftige E-Bike-Reisende?

Freiermuth: „Setzt euch mit euren Akkus auseinander. Ich habe erst kürzlich erfahren, dass Laden bei Minus-Temperaturen Schäden verursachen kann. Ich hoffe, meinen ist noch nichts passiert. Aber so genau weiß ich das nicht. Allgemein zu Reisen gilt: Holt eure Visa selber ein und vertraut nicht auf Agenturen. Die kosten nur Geld und Nerven. Viel sinnvoller ist es, Tipps bei Leuten einzuholen, die was Ähnliches schon gemacht machen. Ich bin jetzt in einer Whatsapp-Radgruppe angemeldet, wo wir uns rege austauschen. Außerdem wäre es schön gewesen, zumindest ein paar Kenntnisse Türkisch und Russisch zu haben. Ich bin überrascht, wie weit man mit diesen beiden Sprachen in Zentralasien kommt. Mittlerweile kann ich mich etwas verständigen, aber am Anfang war eine Kommunikation sehr schwierig. Das ist schade, weil dadurch viele Erlebnisse auf der Strecke bleiben. Deshalb ist es für mich wichtig, für die letzte Etappe Chinesisch zu lernen.“

pd-f: So geht es weiter:

Andrea fährt aktuell von Samarkand nach Duschanbe in Tadschikistan. Dort wird sie ihr E-Bike für ein paar Monate unterstellen, da eine Überquerung der Gebirge Richtung China im Winter nur schwer möglich ist.
Die 46-Jährige reist in der Zwischenzeit via Zürich nach Shanghai, wo sie einen Sprachkurs absolvieren wird. Der Abstecher in die Schweiz ist nötig, um ein Sechs-Monate-Visum für China zu erhalten. Die letzte Etappe nach Peking ist dann ab April für drei Monate geplant.

Freitag, 26. Juli 2019
Knapp ein Jahr verbrachte Andrea Freiermuth auf dem E-Bike und legte dabei über 16.000 Kilometer zurück. Die Schweizerin hatte den Traum, als erste Frau die legendäre Seidenstraße von Zürich bis nach Peking per Elektrorad zu bewältigen. Ihr Ziel hat sie zwar nicht ganz erreicht, aber im Gespräch mit dem pressedienst-fahrrad erzählt sie, warum ein Abweichen vom eigentlichen Plan manchmal sogar Vorteile bringt. Teil 3 der dreiteiligen Interviewreihe.

pd-f: Hallo Andrea, du warst ein Jahr lang quer über zwei Kontinente mit dem E-Bike unterwegs. Wie lautet dein Fazit zur Radreise mit Strom?

Freiermuth: „Ich bin selbst überrascht, wie reibungslos und gut es lief. Mein Flyer hat jetzt über 16.000 Kilometer auf dem Tacho. Ich hatte aber nie ein technisches Problem auf der Reise. Der eine oder andere Platten ist selbstverständlich, auch die Bremsbeläge musste ich öfter wechseln. Jetzt ist die Bremsscheibe abgefahren und muss erneuert werden. Aber am Motor gab und gibt es keine Probleme. Mein „Flyerchen“ war ein sehr zuverlässiger Begleiter auf der Tour.“

pd-f: Hattest du mal Probleme, an Strom zu kommen?

Freiermuth: „Ich habe die einzelnen Etappen oft sorgfältiger geplant, als wenn ich mit dem konventionellen Tourenrad unterwegs gewesen wäre. Weil man auf Strom angewiesen ist, geht vielleicht etwas an Spontaneität verloren. Aber je länger ich unterwegs war, desto entspannter wurde ich in Sachen Nachladen. Ich habe inzwischen meine eigene Theorie entwickelt: Solang man den Asphalt nicht verlässt, gibt es immer Strom – und dann kann man mit dem E Bike durchaus eine Weltreise machen. Im Pamir-Gebirge in Tadschikistan war ich sogar länger auf Schotter unterwegs und fand trotzdem immer rechtzeitig eine Steckdose. Viele Reiseradler hatten mich vor der Strecke gewarnt, weil es dort gerade in den abgelegenen Gebieten keine Stromleitungen gibt. Es war natürlich ein Vorteil, dass ich im Sommer im Pamir unterwegs war. So waren die Tage länger und die Temperaturen höher, was den Akkus entgegenkam. Wegen der langen Tage machte es sogar unabhängig vom Nachladen Sinn, in der zuweilen sehr heißen Mittagszeit eine Pause einzulegen. Ich habe mir dann für diese Pausen jeweils ein Restaurant oder einen Laden mit einer Steckdose gesucht. Eine Basic-Infrastruktur gibt es mittlerweile fast überall – und sei es nur ein Dieselgenerator oder Solarpanel. Erstaunlicherweise musste ich während der ganzen Reise bloß einmal auf einen Generator zurückgreifen.“

pd-f: Hast du während dieses Jahres auch eine spezielle Technik entwickelt, wie du die Akkus auflädst?

Freiermuth: „Es hat sich mit der Zeit eingespielt. So wie man beim eigenen Körper im Auge hat, dass er Energie braucht, so achtet man auch beim E Bike immer auf den Akku-Stand. Natürlich ist es bei einer solchen Tour wichtig, eine zweite Batterie dabei zu haben. Mit der Zeit erarbeitet man sich die besten Ladelösungen. Auf dem Pamir-Highway achtete ich darauf, einen Akku nicht komplett leer zu fahren, sondern bei rund 50 Prozent zu wechseln. So konnte ich bei einer Mittagspause beide Akkus gleichzeitig ans Netz hängen – ich hatte zwei Ladegeräte dabei. Selbst Wildcampen über mehrere Tage war so kein Problem. Auf einem Teilstück war ich gemeinsam mit einem Paar aus Österreich unterwegs. Da es fast nur auf Schotter voranging und die Beiden ohne E Unterstützung unterwegs waren, fuhr ich im Economy-Modus. Wir legten zwar nur rund 30 bis 40 Kilometer am Tag zurück, aber dafür hielten die Akkus fast 300 Kilometer bis zur nächsten Stromquelle. Ich muss auch gestehen, dass ich für die komplette Tour zwei Sets an Akkus gebraucht habe. Das lag jedoch daran, dass ich meine Tour anders gestalten musste als geplant.“

pd-f: Vor Weihnachten haben wir uns das letzte Mal gesprochen. Damals warst du in Tadschikistan und wolltest zurück in die Schweiz reisen, um dein Visum für China zu holen. Haben sich deine Pläne dann geändert?

Freiermuth: „Meine Reise wurde komplett auf den

Kopf gestellt und stand sogar kurz vor dem Aus. Kurz vor meinem Abflug in die Schweiz erfuhr ich, dass mein eigentlicher Plan, einen Sprachkurs in Shanghai zu machen und dann nach Duschanbe zu meinem Rad zurückzufliegen, nicht funktionieren würde. Ein Double Entry Visum mit Sprachkurs ist für China nicht möglich. Und in Zentralasien bekommt man nur schwer ein chinesisches Visum. Meinen Traum, Pe-

king zu erreichen, musste ich deshalb begraben. Ich war damals ziemlich wütend, vor allem, weil ich die Organisation des Visums von einem Reisebüro habe machen lassen. Der Flug in die Schweiz war auch schon gebucht. Mein Rad wollte ich eigentlich vor Ort einlagern und dann im Frühjahr weiterfahren. Das ging jetzt nicht mehr, und ich brauchte auch noch einen Radkarton für den Flug, der gar nicht so leicht zu organisieren war. Außerdem musste ich die Akkus in Duschanbe lassen, weil sie nicht mit ins Flugzeug dürfen. Alles sehr ärgerlich. Und dann konnte ich die Zeit in der Schweiz gar nicht genießen, weil ich mir immer wieder Gedanken über den Fortgang der Reise machte. Am Ende bin ich Mitte Januar nach Shanghai geflogen und wusste nicht, wie meine Reise weitergehen wird und wo mein Endpunkt ist."

pd-f: Wie hast du dich dann weiter entschieden?

Freiermuth: „Nach meinem Sprachkurs in Shanghai fuhr ich zuerst nach Xi'an, dem Endpunkt der historischen Seidenstraße. Von dort ging es weiter Richtung Westen, mehr oder weniger entlang der eigentlich geplanten Route. Am Ende führte mich mein Weg wieder nach Duschanbe. Im Nachhinein muss ich sogar sagen, dass sich diese Routenkombination als die bessere herausgestellt hat."

pd-f: Inwiefern?

Freiermuth: „Einerseits, weil ich dadurch den Pamir-Highway angreifen konnte. Wäre ich im April nach Tadschikistan zurückgekehrt, hätte ich eine nördlichere, tiefer gelegene Route mit besserer Infrastruktur entlang der Straße genommen. Trotzdem wäre es wahrscheinlich ziemlich kalt und ungemütlich geworden. Andererseits konnte ich so von der chinesischen Seite aus in die Region Xinjiang einreisen. Deshalb waren die Kontrollen nicht ganz so intensiv wie bei einer Anreise von z. B. Kirgisistan oder Tadschikistan aus. Andere Reiseradler haben mir berichtet, dass auf ihrem Smartphone bei der Einreise nach China eine staatliche App zur besseren Kontrolle installiert wurde. Das blieb mir glücklicherweise erspart."

pd-f: Warum gibt es gerade dort diese verschärften Kontrollen?

Freiermuth: „In Xinjiang lebt mehrheitlich die Bevölkerungsgruppe der Uiguren. Diese werden von den Han-Chinesen stark unterdrückt. In renommierten Zeitungen wie etwa der New York Times oder der Süddeutschen Zeitung konnte man über Umerziehungslager lesen, in die manche Uiguren für Monate verschwinden. Das offizielle China streitet die Existenz dieser Lager ab. Zu verstecken gibt es da aber offensichtlich etwas: Reisende, die in diese Region kommen, werden massiv kontrolliert. So musste ich bei der Ausreise am Grenzübergang mein Smartphone entsperrt zur Kontrolle abgeben. Da wurde eine halbe Stunde lang alles durchforstet, was drauf war. Das war schon ein komisches Gefühl. Für mich als E Bikerin von Vorteil war jedoch, dass es alle 50 Kilometer einen Polizei-Checkpoint mit Strom gibt. Dort hätte ich bei Bedarf meine Akkus aufladen können. Allerdings sind diese Checkpoints auch mit sehr langen Wartezeiten verbunden. Andere Radfahrer haben mir erzählt, dass sie zum Teil stundenlang warten mussten, bis sie ihren Pass wiederhatten. Man bekommt als Radfahrer an Tankstellen kein Benzin für einen Kocher, und ein Messer darf man auch nicht mitführen. Denn Benzin und Messer könnte man theoretisch für einen Anschlag missbrauchen. Ein gutes Messer gehört zur Grundausstattung eines Radreisenden. Nur mit einem Trick musste ich mein Schweizer Armeemesser nicht abgeben."

pd-f: Wie ist dir das gelungen?

Freiermuth: „Ich hatte mich entschieden, mit dem Zug durch diese stromtechnisch einfache, aber politisch schwierige Region zu reisen. Die Bahnhöfe in der Region werden allerdings ebenfalls stark überwacht und Reisende intensiv kontrolliert. Eine Fahrradmitnahme in chinesischen Zügen ist nicht erlaubt; das Rad muss per Kurier extra geschickt werden. Ich versteckte also mein Messer am Fahrrad – und dieses wurde vom Sicherheitspersonal nicht weiter kontrolliert."

pd-f: Wie hast du China ansonsten wahrgenommen?

Freiermuth: „Die chinesische Landbevölkerung ist extrem freundlich und nett. In vielen Dörfern war ich der erste Tourist ever. Was mir vor Reiseantritt nicht bewusst war: Radfahrer sind die einzigen Individualreisenden, die ohne Begleitung durch China reisen dürfen. Auto- oder Motorradfahrer müssen einen Reisebegleiter, also eine Art Aufpasser, dabeihaben. Dieser muss aus eigener Tasche bezahlt werden, was auf die Dauer sehr kostspielig ist. Deshalb klappern Touristen nur die Sehenswürdigkeiten ab oder fahren auf vorher festgelegten Routen und bekommen kaum einen Eindruck von den Leuten in den ländlichen Regionen. Mit den Menschen auf dem Land habe ich so viel Schönes erlebt! Auch habe ich über die gute Infrastruktur gestaunt. Die chinesische Regierung arbeitet wirklich an diesem „Chinese Dream", also am Wohlstand für alle. Das zeigt sich auch in hohen Investitionen für Bildung. Vieles ist positiv in China, davon hört man in den westlichen Medien wenig."

pd-f: China gilt ja auch als ein Land der Fahrradfahrer. Spielt das E-Bike dort eine Rolle?

Freiermuth: „Ich habe kaum ein E-Bike gesehen. Das Fahrrad ist in China das Gefährt für arme Leute. Wer Geld verdient, der kauft sich einen E-Scooter. Zwar kommen in den Großstädten jetzt auch Bike-Sharing-Angebot auf, aber der eigene E-Scooter ist das Gefährt der Wahl."

pd-f: Noch eine Frage zu den Akkus: Du bist das zweite Mal auch von Duschanbe zurückgeflogen – und hast also insgesamt vier Akkus dort zurückgelassen, sprich etwa 3.200 Euro. Das macht so eine E-Bike-Reise schon recht teuer, oder?

Freiermuth: „Ich habe Posts in Overlander-Gruppen auf Facebook gemacht, in denen ich um eine Mitfahrgelegenheit für meine Akkus bat. Mit Erfolg! Zwei Akkus sind derzeit mit einem Paar aus der Schweiz zur mir unterwegs. Das zweite Set nimmt ein deutscher Anbieter für Abenteuerreisen mit, der im August mit einer Reisegruppe durch Duschanbe fährt."

pd-f: Was hat dir die Reise persönlich gebracht?

Freiermuth: „Ich glaube, ich gehe etwas entspannter durchs Leben und habe mehr Ruhe gefunden. Ich war in den vergangenen Jahren mit einem hohen Tempo unterwegs, speziell beruflich. Die Reise hat mich entschleunigt. Momentan weiß ich nicht, was kommt, mache mir deswegen aber keine Sorgen. Auf der Reise wusste ich nie, wo ich abends bin. Heute weiß ich nicht, wie und was ich in den kommenden Monaten arbeiten werde. Aber ich bin zuversichtlich, dass es gut kommt und spannend bleibt – gerade auch, weil so vieles ungewiss ist."

pd-f: Was ist dein Fazit, wenn du auf das vergangene Jahr zurückblickst?

Freiermuth: „Unseren Wohlstand in Mitteleuropa haben wir uns nicht verdient. Wir sind nicht besser und fleißiger als andere. Wir hatten bloß etwas Glück im 20. Jahrhundert. Reichtum kommt und geht. Das weiß man spätestens dann, wenn man mal die Paläste der Osmanen und der Perser besichtigt hat, beziehungsweise das, was davon übriggeblieben ist. Es kann gut sein, dass wir in 50 Jahren mit Neid nach China blicken. Und ganz wichtig: Es gibt keinen Grund, Angst vor der Welt da draußen zu haben. Egal welcher Religion und Kultur sie angehören, die Menschen sind grundsätzlich gut – und gegenüber Reisenden, die auf einem Fahrrad daherkommen, unglaublich hilfsbereit und gastfreundlich."

Weitere Infos über die Reise gibt es unter https://shebikerider.ch/. Andrea wird außerdem am Publikumstag der Eurobike (7. September 2019) einen Vortrag über ihre Reise halten.

Text, Fotos: www.pd-f.de / Andrea Freiermuth