

孔子学院

Konfuzius

№ 1 2023

DAS MAGAZIN FÜR CHINESISCHE SPRACHE UND KULTUR
deutsch-chinesische Ausgabe | zweimonatlich | 中德文对照版 · 双月刊 · 2023 年 1 月 · 总第 47 期

CN10-1188/C

INSTITUT

城市交通
In der City
von A nach B

字
谜

Schriftzeichenrätsel

Umschrieben wird ein einzelnes Schriftzeichen.

Können Sie herausfinden, welches?

Unser Tipp: Denken Sie um die Ecke, nehmen Sie
ruhig alles wörtlich und vor allem:

Immer mit Geduld!

Die Lösung finden Sie auf Seite 81.

没心思

méi xīn sī

Denken ohne Herz

Das Magazin Konfuzius
Institut gibt's auch auf
WeChat zu lesen. QR-Code
scannen und los geht's:

您也可以在微信上浏览
《孔子学院》杂志。
扫描二维码，开始阅读：



Mobilität und Verkehr in den chinesischen Metropolen mit Einwohnerzahlen im ein- und zweistelligen Millionenbereich zu organisieren ist eine gigantische Herausforderung. Wie überall hat der Gewinn an individueller Bewegungsfreiheit seinen Preis und die Folgen für die Umwelt, Luftverschmutzung und Staus fordern neue Lösungen und eine Transformation in Richtung Nachhaltigkeit. So wurden seit 2000 die Netze des städtischen Schienenverkehrs in rasantem Tempo Kilometer um Kilometer ausgebaut und verbinden nun die Stadtzentren sowohl untereinander als auch mit den neuen Vororten.

Geschichte sind die Bilder Tausender Radfahrer, die über autofreie, breite Straßen rollen, während an jeder Straßenecke kleine Fahrradwerkstätten für einen reibungslosen Ablauf sorgen. Dafür durchziehen mehr und mehr schmale Hochstraßen die Städte, auf denen die Radler quasi über allem schweben. Maja Linne-mann schreibt über einige Aspekte rund um das Fahrrad, welches – schon beinahe totgesagt – als in neuen Formen als »geteilter Gegenstand« und »Lifestyle-Artikel« ein Comeback feiert.

Mit viel Nostalgie blicken Qian Junni und Zhou Qianqian auf die über 100 Jahre alte Geschichte der be-

liebten Trolleybusse, umgangssprachlich als »Zopfbusse« bezeichnet, die lange das Shanghaier Stadtbild prägten.

Sie wurden durch neue Metro-Linien ersetzt, die sich trotz komplizierter Untergrundbedingungen durch moderne Tunnel bewegen, die der ehemalige Ingenieur Zhang Heng für uns erkundet hat. Was die Zukunft in Sachen Mobilität bringen wird, erzählt Prof. Yang Xiaoguang, Direktor des Forschungszentrums für intelligente Verkehrssysteme (ITS) an der Tongji-Universität.

Viele Chinesen und Chinesinnen wurden in den 2000ern zu stolzen Pkw-Besitzern – siehe dazu auch die Buchempfehlung zu Felix Lee: »China, mein Vater und ich« über den Aufstieg von Volkswagen/Dazhong in China. Trotzdem fahren nach wie vor viele Taxis, aber kaum jemand winkt mehr am Straßenrand, sondern alle buchen sie über ihre Handys. Einblicke in die Arbeitswelt von Taxi-Fahrern am Beispiel der Stadt Xi'an gibt unser Autor Xing Linzhou.

Sicher ist, dass chinesische Städte in den nächsten Jahren wieder fußgänger- und fahrradfreundlicher werden sollen – und das ist eine gute Nachricht.

Eine unterhaltsame und informative Lektüre wünscht die Redaktion!

对于拥有几百万甚至上千万人口的中国大城市而言,城市交通是一个巨大的挑战。和所有地方一样,出行自由需要付出代价,它所带来的空气污染、交通拥堵等问题需要新的可持续性的解决方案。基于此,2000年之后,中国大力发展城市轨道交通网络,将城市的中心和郊区连接在一起。

自行车曾经是中国城镇居民的主要出行工具。成千上万的中国人在汽车稀少的宽阔马路上骑行,几乎每一个街角都有自行车修理店。此后,越来越多的城市建起了空中的高架路,纵横交错,自行车车道变得越来越狭窄。如今,这个几乎被宣布死亡的交通工具作为“共享”和“时尚生活方式”的载体再次得到人们的青睐。对此,马雅在“中国自行车重新上路,迎来‘第二春’”一文中做了详细的介绍。

钱俊妮和周茜茜撰写的“在上海邂逅无轨电车”带着浓浓的怀旧之情,回顾了无轨电车(俗称“辫子车”)在上海的百

年历史,它们在很长一段时间塑造了上海的城市景观,如今逐步被地铁等其他交通工具所代替。工程师张恒的文章论及上海的地下条件异常复杂,但技术攻关和创新让上海成功建造了很多条地铁和越江隧道。同济大学智能交通运输系统研究中心主任杨晓光教授则告诉我们,未来的城市交通将会有哪些变化。

2000年以后,越来越多的中国人开始拥有自己的私家车,华裔作家李德辉的《中国,我的父亲和我》一书讲述了大众汽车在中国的发展。尽管道路上仍然有许多出租车,但几乎没有人站在路边扬招出租车,大多数人都通过手机来订车,邢麟舟以西安市为例,对出租车司机的工作环境进行了调研。可以肯定的、也令人欣慰的是,未来几年内,中国城市将采取各种办法让人们出行更为便利和环保,特别是对行人和骑车人会更为友好。

本刊编辑部同仁谨祝各位读者朋友阅读愉快!

INHALT 目录

4 **Schnappschuss**
聚焦此刻

6 **Empfehlungen**
推荐

8 **Straßeninterview: Mobil im Alltag**
街头采访：日常出行在中国

10 **Reportage: Taxi versus DiDi**
报道：出租车与私家网约车

Die Arbeit als DiDi-Fahrer verspricht vergleichsweise hohe Einkünfte. Doch nicht alle Taxi-Fahrer sind für den Wechsel ins E-Hailing-Business bereit.

开滴滴网约车收入更高，然而即使有高收入的诱惑，也并不是所有的出租车司机都愿意加入网约车行列

26 **Infografik: Urbane Mobilität**
图表与数据：城市交通出行

28 **Fotoessay: Zwischen Realität und Fiktion**
摄影：在现实和虚构之间起舞



18 **Essay: Neue Chance für das Fahrrad auf Chinas Straßen?**
前沿报道：中国自行车重新上路，迎来“第二春”？！

Dass das Fahrrad einmal Hauptverkehrsmittel chinesischer Stadtbewohner war, ist bei den innerstädtischen Blechlawinen heute kaum mehr vorstellbar. Doch Leihfahrräder und Radhighways deuten ein Comeback an.

自行车曾经是中国城镇居民最主要的交通工具，而今天，道路上像蜗牛一般蠕动的汽车长龙替代了当年的自行车滚滚洪流。不过，日益增多的共享单车以及专用骑行道似乎预示着自行车在中国的“第二春”



36 **Interview: Die Zukunft intelligenter Verkehrssysteme in China**
采访：中国智能交通运输系统的未来

Zurzeit befördern Pkws in chinesischen Städten im Mittel weniger als zwei Personen. Um den ÖPNV und Car-Sharing attraktiver zu gestalten, setzen Städte auf Verbindungen mit »Null-Umstieg« und kleinere, vernetzte Elektrofahrzeuge.

目前，中国城市中汽车承载人数不到两人/车。为了让未来中国的公共交通与共享汽车更具吸引力，许多城市致力于加强各交通体系之间的“零换乘”以及汽车的小型化、电动化、网联化、智能化和共享化

交通便捷性
Mobilität

44 **Gesellschaft: Das besondere Date – Chinas schönste Treffpunkte am Valentinstag** 广角镜: 为爱赴约——中国情人节网红打卡地

Eine riesige Rose aus Metall, ein rosa Bus oder die Liebestreppe im Chengduer Jiaozi-Park – für chinesische Netizens die Orte schlechthin für romantische Zweisamkeit.

巨型钢铁玫瑰, 粉色心动巴士, 还有成都交子公园的爱心阶梯——没错, 这些全都是中国年轻网民在情人节最青睐的浪漫示爱打卡地!



51 **Essay: Shanghais unterirdisches Verkehrsnetz verbindet alle Himmelsrichtungen** 前沿报道: 四通八达的地下交通

Bis vor kurzem trennten Shanghai und Suzhou noch 80 Kilometer und eine Fahrt mit dem Zug. An der Entfernung hat sich nichts geändert, aber seit diesem März kann man zwischen diesen Städten U-Bahn fahren. Das längste U-Bahnnetz der Welt macht's möglich.

就在前不久, 还得乘坐火车才能从上海抵达苏州。然而, 尽管横亘在两地之间的80公里路程并没有改变, 但从今年三月开始, 全世界最长的地铁网络令上海市民乘坐地铁前往苏州的梦想成真

56 **Reportage: Trolleybusse in Shanghai – eine Zufallsbegegnung** 报道: 在上海邂逅无轨电车

Die liebevoll »Zopfswagen« genannten Oberleitungsbusse prägten mit 22 Linien einst das Bild der Stadt. Herr Xiang, der mehr als 30 Jahre am Lenkrad saß, erinnert sich.

无轨电车被上海人亲切地称为“辫子车”, 22条电车线路曾经是上海街头一道无比靓丽的风景线。向师傅驾驶“辫子车”超过30年, 他深情地回忆起当年的点点滴滴

登个广告

Ihre Botschaft in unserem Magazin!

Sie können gern Anzeigen schalten und ein chinainteressiertes Publikum erreichen.

► magazin@konfuziusinstitut-leipzig.de

64 **Hao Chi: Sojahaut-Salat** 好吃: 凉拌腐竹

68 **Sprache** 汉语园地

- Schriftzeichenkunde: 流 *liú*
- Auf den Mund geschaut: 说…就… *shuō…jiù…*
- Kolumne: 翻车 *fān chē*
- Redewendung: 自以为是 *zì yǐ wéi shì*
- Ein Bild – viele Wörter: 从A到B, 城市便捷出行

74 **HSK-Termine** 汉语水平考试时间表

75 **Ohrwurm** 耳虫

Chinas erster Schlager: das Liebeslied »Feines Nieseln« *Maomao yu*

中国的第一首流行歌曲——毁誉参半的爱情歌曲《毛毛雨》

80 **Kalender** 日历

81 **Impressum** 版权说明

Smaragdfarbene Naturschönheit 镶嵌在大自然中的一颗绿宝石: 屏山大峡谷

Das Wasser des kalkhaltigen Pingshan-Sees im Pingshan Grand Canyon ist glasklar und hat die Farbe funkelnder Smaragde. Die Touristenboote scheinen gleichzeitig auf dem See zu schwimmen und in der Luft zu schweben. An ihrer schmalsten Stelle ist die Schlucht nur etwas mehr als einen Meter breit. Während die Felsformationen im Pingshan Canyon schmal und steil aufragen, geht es im nahe gelegenen Enshi Grand Canyon tief hinunter. In diesen beiden Naturschönheiten der Provinz Hubei glaubt man sich im Märchenland.

屏山湖位于屏山大峡谷, 湖水含石灰质, 清澈纯净, 呈现出祖母绿宝石般晶莹碧绿的色彩, 熠熠生辉。游船缓缓飘荡, 仿佛悬浮在水面上、空气中。峡谷最窄处宽仅约一米有余。屏山峡谷岩壁陡峭高耸, 而离其不远的恩施大峡谷则有着另一番风景, 以深不见底的地缝闻名。这两处大峡谷均位于湖北省, 游人置身其中, 恍若身在仙境, 如梦似幻。



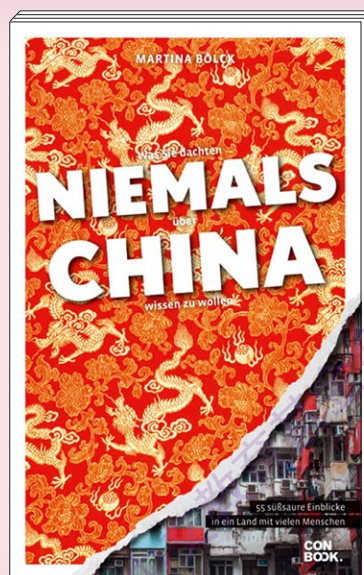




SCIENCE FICTION: AMEISEN ALS IDEALE GESELLSCHAFT?

Es ist 1971, Jahr fünf der Kulturrevolution. Nach Jahren der Gewaltextesse, denen auch die Eltern des Protagonisten Yan Zhe zum Opfer gefallen sind, sind Millionen junger Schulabgänger zur Umerziehung aufs Land geschickt worden. Auch Yan Zhe und seine Freundin Guo Qiuyun arbeiten nun auf einer Farm in der zentralchinesischen Provinz Henan. Von seinem Vater, einem Insektenforscher, hat Yan Zhi ein geheimes Ameisen-serum erhalten. Er nennt es »Altruismusessenz« und will es nun an Menschen ausprobieren, um diese kooperativer zu machen. Das Experiment geht schief... Der Autor, **Wang Jinkang**, Jahrgang 1948, hat die Landverschickung am eigenen Leib erlebt. Er ist zusammen mit Liu Cixin und Han Song einer der »Großen Drei« der chinesischen Science-Fiction.

Aus dem Chinesischen von Marc Hermann,
Heyne Verlag, Februar 2023, 16 Euro



CHINA IN 55 PUZZLETEILEN

2023 können endlich auch wieder Touristen nach China reisen. Diesen sei »Niemals China« ans Herz gelegt, denn hier können sie in 55 kurzen Kapiteln lesen »Was Sie dachten, NIEMALS über CHINA wissen zu wollen«. Ob der Titel dieser Reihe glücklich gewählt ist, sei dahin gestellt. Die Autorin **Martina Bölk**, die von 2003 bis 2008 DAAD-Lektorin für deutsche Sprache und Kultur in Peking war, schreibt jedenfalls kurzweilig und verständnisvoll von Dingen, die den Alltag und das Leben der meisten Chinesen und Chinesinnen bestimmen und für die deutsche Leserschaft erklärungsbedürftig sind: das geht von den Besonderheiten der Sprache (Laus und Löwe klingen gleich), der Beliebtheit von Sprichwörtern und Zahlenmagie, über den »idealen Schwiegersohn« und Hochzeitsfotos zu den Göttern, der immer noch aktiven Ahnenverehrung (oder vielmehr -bespaßung), Toiletten- und Fernsehkultur und, und, und. Ergänzt werden viele der Texte durch Infokästen mit Fakten, Praxis-tipps und Überlegungen, wie mit einem Thema »bei uns« in Deutschland umgegangen wird.

Conbook Verlag, Oktober 2022, 9,95 Euro



VOLKSWAGEN UND DAZHONG – AUCH EINE FAMILIENGESCHICHTE

Als im April 1978 ein chinesischer Minister vor dem Werkstor von Volkswagen in Wolfsburg steht, wird Wenpo Lee, der Vater des Autors, spontan als Übersetzer herangezogen. Eigentlich leitet Herr Lee, der 1962 nach Deutschland kam um in Aachen Maschinenbau zu studieren, die Forschungsabteilung von VW und entwickelt Motoren. Erst kurz zuvor hatte der junge Familienvater erstmals nach 30 Jahren seine Eltern in seiner Geburtsstadt Nanjing besuchen können. In »China, mein Vater und ich: Über den Aufstieg einer Supermacht und was Familie Lee aus Wolfsburg damit zu tun hat« erzählt der Journalist **Felix Lee**, der selbst neun Jahre lang aus Peking berichtet hat, seine Familiengeschichte von den 1930ern bis heute. Sein Vater, der als Kleinkind das Massaker von Nanjing überlebte, wird in den 1980ern zu einem der Architekten des China-Geschäfts von VW und trägt damit zum Aufstieg des Landes zur Wirtschaftsmacht bei. Der persönliche Blickwinkel – kombiniert mit der Erfahrung und dem Wissen des Wirtschaftsjournalisten – machen das Buch äußerst lesenswert!

Ch. Links Verlag, März 2023, 22 Euro

5 DINGE, AUS DEUTSCHLAND, DIE ICH VERMISSE

Was finde ich an Deutschland richtig toll?
Nach insgesamt mehr als zweieinhalb Jahren meines Lebens in Deutschland habe ich oft große Sehnsucht nach:

1

*Besuche
bei Freunden,
Kollegen, Lehrerinnen
und Betreuern,
die verteilt in
Deutschland leben*

2

*Wandern im
Wald, z.B. entlang
des Walderlebnispfads
Via Naturae
auf dem Königstuhl
in Heidelberg*

3

*der
Staatsbibliothek
und der
Museumsinsel
in Berlin*

4

*einer Fahrt
zu den Halligen
in der Nordsee*

5

*dem Besuch von
Lutherstädten*

Die Germanistin Dr. Mao Xiaohong leitet
das Büro für Internationale Kooperation
und Austausch der Shanghai International
Studies University.

MOBIL IM ALLTAG

Wie bewegen sich die Einwohner Pekings oder einer Kleinstadt in der Provinz Sichuan im Alltag? Wann nehmen sie den Bus, die U-Bahn, das Auto, das Motorrad oder eines der populären Leihfahrräder? Welche Vor- und Nachteile sehen sie bei den verschiedenen Verkehrsmitteln? Und wer geht auch mal zu Fuß?

说到出行,北京市民日常使用哪些交通工具?生活在四川省一个小城市的居民又是怎样的呢?在哪些场景中,他们乘坐公交车、地铁,选择自驾私家车,或是帅帅地骑上摩托,又或是跨上一辆随处可见的共享单车?这些交通工具有哪些优缺点?哪些人出门还会步行,走上一段路?

Text / 文: Hu Yue 胡月

Fotos / 图: Wei Yao 魏尧

Aus dem Chinesischen / 德文翻译: Maja Linnemann 马雅



Zhang Xiufen, 72 Jahre, Kioskbetreiberin aus Fushun in Sichuan
张秀芬, 72岁, 四川富顺人, 小店老板

Der Ort, in dem ich wohne, ist so klein, dass man kaum ein Auto braucht. Man kommt überall zu Fuß hin. Wenn man in die Stadt fahren möchte, kann man z. B. einen Direktbus, einen Kleinbus oder einen öffentlichen Bus nehmen, oder wenn man es eilig hat, ein normales Taxi oder einen Mitfahrdienst. Vor über zwanzig Jahren, als ich noch jünger war, habe ich auch oft ein Motorrad-Taxi genommen, das wir in der Gegend »Mo-di« nennen. Für zwei Yuan konnte man wie mit einem solchen Taxi in die umliegenden Gemeinden und Dörfer fahren, aber jetzt gibt es nicht mehr viele dieser Mo-dis – und ich bin auch zu alt dafür, die Fahrer rasen mir zu sehr.

我住的小镇很小,几乎不用坐车,想去哪儿走着去就行。如果要去市里面,可以坐车,比如有直达的大巴、中巴和公交车,如果有急事可以打出租车或者网约车。二十多年前我还算年轻的时候,也会乘坐那种我们当地叫做“摩的”的摩托车,跟出租车一样,2块钱就能去旁边的乡镇,现在“摩的”少了,而且我年纪大了不敢坐了,“摩的”司机摩托车开得太快。



Chen Haifeng aus Xinhua in Hunan, 40 Jahre,
Angestellter bei einem Internetunternehmen
陈海峰, 40岁, 湖南新化人, 北京某网站员工

Normalerweise fahre ich mit dem Auto oder der U-Bahn zur Arbeit, aber während der Pandemie habe ich etwa 80% der Fahrten mit dem eigenen Pkw gemacht. Da ich an der Südlichen 6. Ringstraße wohne, ist mein Weg ins Büro ziemlich weit. Wenn ich den morgendlichen Berufsverkehr vermeiden will, muss ich um 5:20 Uhr aufstehen und gegen 5:45 Uhr losfahren. Da wir um 17 Uhr Feierabend haben, ist der abendliche Berufsverkehr auf der Straße noch nicht so schlimm, sodass ich innerhalb von einer Stunde und 20 Minuten zuhause sein kann. Das ist noch akzeptabel. Wenn die Pandemie vorbei ist, würde ich lieber wieder mit der U-Bahn fahren, weil ich dann eine Stunde länger schlafen kann. Da ich morgens an der ersten Station einsteige, habe ich sogar meistens einen Sitzplatz. Angesichts der zunehmenden Zahl von Privatfahrzeugen ist das Pendeln mit dem Auto in Peking insgesamt weit weniger angenehm als mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Als jemand, der am südlichen Rand Pekings in Daxing lebt, hoffe ich natürlich, dass mit der Entwicklung dieses Stadtbezirks die Planung und der Bau neuer U-Bahn-Strecken beschleunigt werden, damit nicht nur die Linie VIER in unsere Gegend fährt.

我平时通勤以自驾车和地铁为主。自疫情以来,自驾车相对占出行次数的80%左右。因为我家住在南六环,到公司距离比较远,如果想要避开早高峰的拥堵,我大概要在早上5点20起床,5点40到5点45左右出门,而在下班时,因为我们是17点下班,路面上晚高峰还没有达到最拥堵的时间,所以回家大概能控制在1小时20分内,大致还能接受。如果疫情影响能降到最低,我其实更倾向于乘坐地铁出行,这样我可以晚起床1个小时,而且因为地铁首发站的原因,早上能有个比较好的座位。整体来说,随着北京私家车保有量不断增加,开车通勤远不如公共交通舒适。当然,作为住在北京最南端的我,还是希望随着北京南城的发展,加快地铁建设和新的路线规划,让通往大兴的地铁不要只有一条4号线。



Liu Hao aus Dujiangyan in Sichuan,
35 Jahre, tätig im Finanzwesen
刘浩, 35岁, 四川都江堰人, 金融从业人员

Ich fahre jeden Morgen meine Kinder in den Kindergarten, setze meine Frau bei der Arbeit ab und fahre dann selbst zur Arbeit. Mein Lieblingsverkehrsmittel ist aber nicht das Auto, sondern das Motorrad. Schon als ich noch Student war, habe ich Motorräder geliebt und fand sie cool, und nachdem ich angefangen hatte zu arbeiten, habe ich mir eins gekauft. Weder meine Frau noch meine Eltern sind dafür, dass ich Motorrad fahre, weil sie es für gefährlich halten. Wenn ich nicht gerade meine Kinder, meine Frau oder meine Eltern chauffiere, drehe ich manchmal gerne eine Runde mit dem Motorrad. Im dichten Stadtverkehr ist das Motorrad ein sehr schnelles und praktisches Verkehrsmittel, man muss nur auf die Verkehrsregeln und die Sicherheit achten.

Ich每天早上会开车送孩子上幼儿园, 送妻子上班, 然后再开车上班去, 但要说最喜欢的交通工具其实并不是轿车, 而是摩托车。我上学的时候就很喜欢摩托, 觉得很帅, 工作以后买了一辆, 但是我的妻子和父母都不是很支持我开摩托车, 觉得太危险了。在不送孩子妻子和老人出行的时候, 我有时候会选择开摩托车出去跑一圈, 在拥堵的城市交通里, 我觉得摩托车其实是一种很快速便捷的交通工具, 只是需要我们重视交通法规和驾驶安全。



Zhang Xinyang aus Haidong in Qinghai, 32 Jahre, tätig im Medienbereich
张新阳, 32岁, 青海海东人, 北京媒体从业人员

Normalerweise benutze ich hauptsächlich Elektroleihräder, um mich fortzubewegen, aber manchmal auch öffentliche Verkehrsmittel. Das Elektrofahrrad ist die sogenannte Lösung für den »letzten Kilometer«, also Kurzstrecken, z. B. zum Einkaufen, zur Arbeit, ins Kino, in den Park und so weiter. Ich finde, in Peking kommt man sehr gut von A nach B. U-Bahn, Busse, Taxis, Mitfahrdienste und Shared Bikes – all die verschiedenen öffentlichen Verkehrsmittel machen das Unterwegssein außerordentlich leicht. Nur an Feiertagen, im täglichen Berufsverkehr und bei Großveranstaltungen gerät der Verkehr in der Stadt schnell an seine Grenzen. Ich glaube, dass sich mit der Optimierung der öffentlichen Verkehrsmittel künftig immer mehr Menschen für CO₂-arme Verkehrsmittel entscheiden werden.

平常我主要采用电动单车的出行方式, 有时也选择公共交通出行。电动单车解决了最后一公里的需求, 比如买菜、遛弯、上班通勤、看电影、逛公园等等。我觉得北京市内通行是非常便捷的, 地铁、公交车、出租车、网约车、共享单车, 各种各样的公共交通工具让出行变得非常方便。但碰上节假日、早晚高峰、重大活动等等, 地面交通还是会有很大压力。相信随着公共交通的完善, 未来选择低碳出行的人会越来越多。



Li Anhua, 60 Jahre, pensionierte
Angestellte aus Zigong, Sichuan
李安华, 60岁, 四川自贡人, 退休职工

Die meiste Zeit des Jahres lebe ich mit meiner Tochter, meinem Schwiegersohn und meinem Enkel in Dujiangyan. Wenn wir einen Ausflug machen, nehmen wir normalerweise das Auto und mein Schwiegersohn fährt. Wenn ich alleine etwas unternehme, nehme ich den Bus. In der Stadt ist das sehr praktisch, finde ich. Viele Straßen haben eine Extraspur, die zur Hauptverkehrszeit für die Busse reserviert ist, so dass sie nicht durch Staus behindert werden. Man kommt viel schneller voran als mit dem eigenen Auto. Außerdem fahren alle Rentner über 65 Jahre im Stadtgürtel von Chengdu, in dem Dujiangyan liegt, kostenlos mit dem Bus – und in ein paar Jahren komme ich auch in diesen Genuss.

我一年里有大部分时间是在都江堰跟女儿女婿和外孙住在一起, 平时一家人出门去哪儿玩的话都是女婿开车, 如果平时自己去哪儿就会选择公交车出行, 我觉得公交车在城市里还是很方便, 有的路段在早晚高峰时有专门的公交车道, 不会受堵车影响, 反而会比坐私家车更快。另外还有一点, 都江堰所在的成都城市带, 65岁以上的老年人坐公交车都免费, 我还有几年就能享受这个优惠了。

TAXI versus DIDI

出租车 与私家 网约车

Text / 文: Jack Linzhou Xing 邢麟舟
Aus dem Deutschen / 中文翻译: Ding Na 丁娜





Taxis sind in Chinas Städten ein praktisches, schnelles, vergleichsweise günstiges und jederzeit verfügbares Verkehrsmittel. Vor einigen Jahren kam der Online-Fahrdienstvermittler DiDi hinzu. Jack Linzhou Xing vom Georgia Institute of Technology hat Taxi- und DiDi-Fahrer in Xi'an begleitet und befragt, um etwas über ihre Arbeitsbedingungen zu erfahren. Dabei hat er herausgefunden, warum manche Taxifahrer sich auch von höheren Einkommen nicht in die DiDi-Welt locken lassen.

在中国城市中, 出租车是一种实用、快捷、相对便宜并随叫随到的交通工具。几年前, 网约车平台滴滴出现了。来自佐治亚理工学院的那麟舟在西安陪同出租车和私家网约车司机出车, 通过路上的访谈他了解到, 为什么有些出租车司机即使有高收入的诱惑也不愿加入滴滴网约车行列。

Überall auf der Welt hat das etablierte Taxigewerbe durch App-basierte Fahrdienste – wie Uber in den USA oder DiDi in China – Konkurrenz bekommen. Doch obwohl ein Wechsel zu einem dieser Anbieter finanziell attraktiv schien, zog es die Mehrheit der Taxifahrer in der chinesischen Stadt Xi'an im Jahr 2018 vor, weiter im klassischen Stil Taxi zu fahren. Warum?

Viele Taxifahrer in Xi'an waren bis in die 90er Jahre Angestellte von Staatsunternehmen und verloren im Zuge der Unternehmensreformen ihre an staatliche Sozialleistungen gekoppelten Jobs. Zur selben Zeit begannen die Landbewohner in die Städte zu strömen. Mit der raschen Urbanisierung wuchs die Nachfrage nach städtischen Verkehrsmitteln. Den ehemaligen Staatsangestellten und Landbewohnern bot sich nun die Möglichkeit, Taxifahrer zu werden, als ein »guter Weg, um die eigene Familie zu ernähren«, wie es ein ehemaliger Arbeiter bei meinen Recherchen formulierte.

In Xi'an, wie auch in anderen Großstädten Chinas, setzt sich das Taxigewerbe aus der zuständigen Behörde, dem Taxi Administration Office (TAO), Taxiunternehmen, Taxibesitzern und angestellten Fahrern zusammen. Taxibesitzer fahren in der Regel 10-Stunden-Schichten und beschäftigen einen zweiten Fahrer, der eine weitere 10-Stunden-Schicht fährt. Das System funktionierte gut und die Taxifahrer konnten mithilfe ihres Jobs ihre informellen sozialen Netzwerke und kollegialen Gemeinschaften wieder aufbauen. Zu Beginn der 2010er Jahre jedoch begannen die Einkommen der Taxifahrer zu stagnieren.

在世界各地, 传统的出租车行业都受到了基于应用程序的网约车服务商(比如美国的优步或中国的滴滴)的冲击。在这种情况下, 对出租车司机来说, 转行网约车在收入上似乎很有吸引力, 但至少在2018年, 中国西安市的大多数出租车司机却宁愿继续以传统方式开出租车。这是为什么呢?

西安市的许多出租车司机直到20世纪90年代仍是国有企业的雇员, 在企业改革过程中他们失去了与国家福利挂钩的工作。与此同时, 农村居民开始涌入城市, 也逐渐失去了来自农村的社会关系。随着快速的城市化进程, 对城市交通工具的需求不断增长, 这使得曾经的国有企业员工和新进入城市的农民有机会通过开出租车来“养家糊口”。西安的出租车行业由此兴起。

与中国其他大城市一样, 西安的出租车行业由出租车管理处(简称管理处)、出租车公司、出租车车主和雇佣的司机

Hohes Taxi-Aufkommen vor dem Flughafen: in Xi'an konnten Fahrdienste wie DiDi oder Uber nicht so leicht Fuß fassen wie in anderen chinesischen Städten.

西安机场前，出租车川流不息：比起其他城市，网约车滴滴和优步在这个城市立足并不顺利

Die neuen App-basierten Fahrdienste wie DiDi wirkten so auf Taxifahrer zweifellos lukrativ. Die Autovermieter kooperierten mit den Fahrdienst-Firmen und boten günstige Mietfahrzeuge an. Außerdem war es für die Taxifahrer vergleichsweise einfach, eine Fahrdienst-Lizenz zu erhalten. In Xi'an lag das durchschnittliche Monatseinkommen von Fahrdienst-Fahrern im Jahr 2018 um etwa 20 bis 30 Prozent höher als das der klassischen Taxifahrer. Warum also weiter Taxifahren wie bisher?



SELBSTBESTIMMTE STATT ALGORITHMUSGESTEUERTE ARBEITSGESTALTUNG

Als der DiDi-Fahrer Herr Wang den Motor anließ, ging eine Nachricht auf seinem Handy ein: »Bitte zur Chanhe Metro Station fahren und Fahrgast abholen.« Auf der Karte erschien eine Route. »Mist! Das ist 1,5 Kilometer von hier. Ich frage mich immer, warum DiDi Aufträge nicht an die Fahrer gibt, die in der Nähe sind. Aber ich kann das nicht ablehnen! Wenn du öfter ablehnst, sinkt dein Service-Rating.«

组成。出租车车主通常自行驾驶10小时，同时雇佣第二名司机，驾驶另外10小时。这一体系帮助出租车司机能够通过工作建立起非正式的社交网络与同行社群。然而在2010年代初，出租车司机的收入开始停滞不前。

滴滴等新兴网约车平台在经济上无疑对出租车司机颇具吸引力。2018年在西安，全职网约车司机的平均月收入比出租车司机高出约20%至30%。同时，租车公司与网约车公司合作，为买不起车的司机提供廉价的租赁车辆供其驾驶。另外，对出租车司机来说，获得网约车司机牌照也相对容易。那么为什么还有许多出租车司机继续开出租车呢？

Dann kam ein neuer Auftrag. Wir mussten in den Hi-Tech-Bezirk. Herr Wang fragte die Kundin: »Wäre es in Ordnung, wenn wir die Huan-cheng Road nehmen? Da ist weniger Verkehr, auch wenn die App sagt, wir sollen die 2. Ringstraße nehmen...«

»Keine Umwege. Folgen Sie der App.«

Die Fahrt dauerte 30 Minuten. Herr Wang seufzte: »Sie hat mir nicht geglaubt, und das hat uns 10 Minuten gekostet. Das Navi in der App hat nicht immer recht. Es geht nicht nur um die Entfernung, du musst dich in der Stadt auch auskennen...«

自主决定而非算法控制的工作安排

对于网约车司机来说，工作的重心在于服从算法控制的工作安排。

网约车司机王师傅刚发动，手机屏幕就跳出一条系统消息：“请到浐河地铁站接驾。”一条路线在屏幕上出现了。

“运气太背，这地方在一点五公里开外。我经常想滴滴咋就不能把最近的单派给最近的司机。反正也不能不接，你越不接，服务分越低。”

.....

另一单来了，这次我们要去高新区。王师傅问乘客：“你看咱能不能走环城路？虽然滴滴导航让走二环，但环城路不堵车。”

Der Algorithmus weist die Fahrdienst-Fahrer an, wo sie Fahrgäste abholen und welche Route sie nehmen sollen. Wenn Fahrer Aufträge ablehnen oder von den Anweisungen der App zur vorgesehenen Strecke abweichen, können ihre von der Plattform vergebenen Service-Ratings und die von den Fahrgästen vergebenen Sterne-Bewertungen schlechter werden, wodurch die Fahrer

bei der Auftragsverteilung immer weiter nach hinten rutschen. Der Algorithmus von DiDi nimmt bei der Erstellung von Navigationsanweisungen eine panoramaartige Sicht auf die Stadt ein und erstellt eine vermeintlich perfekte Route, ohne den tatsächlichen, tagesaktuellen Stadtverkehr zu berücksichtigen. Die DiDi-Fahrer müssen oft lange Strecken fahren, um ihre Fahrgäste



“导航让走哪儿走哪儿，别绕路。”

这单花了三十分钟才完成。王师傅叹了口气：“她不相信我么，所以这多耽误十分钟。平台的导航不一定对，这不是个直线距离的问题，你要知道这城里咋回事儿呢。”

网约车的算法指示了司机应该在哪里接乘客和应该走哪条路线。如果司机拒绝订单或违反指示离开指定路线，他们由平台打出的服务分或由乘客评价的服务星级就会降低，从而导致司机在平台派单中处于劣势地位。滴滴的算法在进行导航指示时主要基于对城市的全景观察，它往往提供一条所谓的完美路线，却不太考虑实际的、日常的城市交通情况。由

abzuholen, müssen manchmal in überfüllten Bezirken umherfahren und weniger lukrative Aufträge annehmen.

Dagegen nutzen Taxifahrer WeChat-Gruppen, um praktische Informationen auszutauschen. Mit über 300 Mitgliedern und über 1000 Nachrichten pro Tag helfen solche Gruppen den Fahrern, sich über die aktuelle Verkehrssituationen, die Verfügbarkeit von Erdgas, TAO-Kontrollen, Verkehrsunfälle und Probleme mit Kriminellen auszutauschen. Mit ihrem Wissen über die Stadt können die Fahrer einschätzen, was zu bestimmten Zeiten an bestimmten Orten in der Stadt passiert, und passen ihre Routen entsprechend an oder fahren zu einem bestimmten Ort, um zu helfen. Die Kenntnis der Stadt, der Schleichwege, Abkürzungen, Baustellen und Problemzonen ist das spezielle Know-how der Fahrer. Durch dieses Wissen und seine Nutzung stellen sich bei ihnen beruflicher Erfolg und Zufriedenheit ein.

Während ich bei Herrn Shi im Taxi saß, gingen unablässig WeChat-Nachrichten ein: »Unfall an der südlichen Chang'an Straße, dichter Stau in Nord-Süd-Richtung.« »Mingde-Tankstelle, gutes Erdgas-Angebot, keine Schlange, komm schnell!« Als Reaktion postete Herr Shi manchmal ein »Danke« in die Gruppe oder wechselte plötzlich die Richtung: »Bloß nicht in den Stau da vorn fahren.« Außerdem revanchierte er sich seinerseits mit Informationen: »War gerade an der Yanxiang-Tankstelle, Gas ist alle.« Oder: »TAO-Teams kontrollieren an der Xiyong-Kreuzung. Passt auf!«

于滴滴司机必须服从这些指示, 他们经常需要驾驶很远去接乘客, 而有时不得不在拥挤的地区等待、接送乘客, 并接受利润较低的订单。

相反, 传统出租车是一项有固定规律的工作。与网约车相比, 出租车行业对轮班的开始和结束有明确的规定。至于其余事项, 司机们则可以自行安排: 他们可以灵活地选择和调整他们开车的区域、工作的时间、接载的乘客、加油或用餐的时间, 但他们一般利用自己对城市的了解, 探索并坚持一种固定的时空安排, 从而获得一份可靠的、普遍较高的收入。

此外, 出租车司机基于自身对城市的熟悉, 结合微信群来分享实用信息。这类微信群往往有300多名成员, 每天发送1000多条信息。在群内, 司机们交流相关信息, 包括当前交通状况、天然气加气站的供应情况、管理处的检查、交通事故和犯罪分子等问题。凭借对城市的了解, 司机们可以估计城市某



些地方在某些时间的状况, 并相应地调整其行车路线, 或去某个特定位置为同行提供帮助。对城市、小路、捷径、工地和问题区域的了解是司机们的特殊技能。他们职业上的成功和满足感来自于这些信息及其应用。

我坐在史师傅车里, 微信消息不断跳出来“长安南路由北向南有事故, 堵死了!”“明德门加气站, 满压, 不排队, 伙计们快来!”史师傅也经常在群里回应“谢谢”, 有时还突然调转方向“绕开前面堵车”。他也经常在群里分享自己遇到的情况, 比如“刚离开雁翔路加气站, 没气!”或者“管理处在西影路十字路口查车, 伙计们小心点。”

AKTIVE KOLLEGEN-GEMEINSCHAFTEN

Abgesehen vom praktischen Nutzen schaffen solche Nachrichten ein Gefühl der Zusammengehörigkeit. Weil sie sich in der Stadt so gut auskennen, können die Taxi-Fahrer sich intuitiv und in Echtzeit vorstellen, wo sich ihre Kollegen befinden und was sie gerade tun, wenn sie deren Nachricht erhalten. Obwohl sie über die ganze Stadt verstreut sind, haben die Fahrer ein genaues Gespür für die Position der anderen, als ob sie sich gemeinsam »auf demselben riesigen Stadtplan« befänden, wie es ein Fahrer einmal formulierte.



Taxifahrer habe kein Team und keine Kollegen? Mitnichten: bis zu 1000 Nachrichten gehen zwischen der eng verbundenen Gemeinschaft der Taxifahrer täglich hin und her. Sie helfen sich nicht nur in beruflichen Dingen.

出租车司机没有同事、没有“组织”吗？——才不是呢！通过微信组建的出租车司机同行社群异常活跃，关系紧密，群里每天发送的信息多达上千条。而且他们之间的互相帮助并不限于工作，也包括私人和家庭事务

Taxifahren ist eine Tätigkeit, die sich an Gewohnheiten orientiert. Anders als bei den Fahrdiensten gibt es im Taxigewerbe klare Vorgaben zu Schichtbeginn und -ende. Ansonsten können sich die Fahrer ihre Arbeit selber einteilen: Sie können die Gebiete, in denen sie sich bewegen, ihre Arbeitszeit, die Fahrgäste, die sie mitnehmen, die Zeiten, zu denen sie tanken oder essen, flexibel wählen und anpassen. Diese Flexibilität ermöglicht es den Fahrern, ihr erworbenes Wissen über die Stadt zu nutzen und sich an wiederkehrende räumlich-zeitliche Arrangements zu halten, was ihnen ein verlässliches und im Allgemeinen höheres Einkommen beschert.

Diese Regelmäßigkeit erleichtert die Bildung von Gemeinschaften. Fahrer, die in der gleichen Schicht arbeiten, treffen zu festen Zeiten und an festen Orten immer auf die gleichen Kollegen, zu denen sie enge Beziehungen entwickeln, die sogar so weit gehen, dass sie sich gegenseitig in Familienangelegenheiten aushelfen. Ihre festen Zeitpläne erlauben es den Fahrern auch, sich nach der Arbeit zu verabreden. Sie treffen sich und gehen regelmäßig in dieselben Restaurants.

Meine Forschung im Jahr 2018 hat ergeben, dass Taxifahrer vor allem deshalb nicht zu Fahrdienst-Fahrern werden, weil sie die Gemeinschaft mit und unter ihren Kollegen schätzen.

活跃的同行社群

传统出租车司机工作的规律性有利于同行社群的形成。由于在同一班次工作的司机们往往坚持规律的时空安排，他们会在固定的时间和地点遇到固定的同事，与他们建立亲密的关系，甚至在家庭事务方面互相帮助。他们的固定工作时间表还使司机们能够在下班后经常聚会。

另外，除了实际的效用之外，上述微信群内的信息也能营造出一种归属感。由于对城市非常了解，出租车司机在收到信息时可以直观地想象出他们的同事在哪里，他们正在做什么。虽然他们分散在城市的各个角落，但司机们对彼此的位置有着近乎直观的感受。如一位司机所述，这就像他们一起位于“同一张巨大的城市地图上”一样。

»Alles was ich aus den letzten 20 Jahren habe, sind meine Taxifahrerkollegen. Sie helfen mir bei der Arbeit, im Leben und wenn meine Söhne krank sind oder Geld fehlt. Ich kann das Risiko, meine Brüder und Schwestern zu verlieren, nicht eingehen. (...)« Am Ende ist die Arbeit bei den Fahrdiensten ein individueller und unsicherer Job. (So ein Taxifahrer, früher Arbeiter in einem Staatsunternehmen.)

Die App-basierten Fahrdienste dagegen schränken die Möglichkeiten der Fahrer ein, sich ihren Arbeitsalltag selbstbestimmt zu organisieren. Für sie ist es schwierig, gemeinsame Zeiten und Orte für den zwischenmenschlichen Austausch, gemeinsame Arbeitserfahrungen oder eine gemeinsame Sprache zu finden, was es ihnen erschwert, einander kennenzulernen oder Gemeinschaften aufzubauen.



而部分出租车司机之所以不成为网约车司机,主要就是因为他们珍视这种与同行的交往和彼此间的社群关系。

“我这二十年圈子里就是一些出租车司机伙计。开车的时候,下班的时候,娃病了,家里缺钱了,都是找这帮人帮忙。我咋可能把这帮伙计姐妹丢了……滴滴毕竟还是一个人,太不稳定了。”(出租车司机,前某国有企业员工)

相比之下,基于应用程序的网约车限制了司机自我组织其日常工作与生活的可能性。对于想要转行网约车的出租车司机来说,转行意味着很难找到共同的时间和地点进行人际交流、分享工作经验,这使得他们很难相互了解或维持同行社群。



中国自行车重新上路，
迎来“第二春”？！

Neue Chance
für das Fahrrad auf
Chinas Straßen?

Text / 文: Maja Linnemann 马雅

Aus dem Deutschen / 中文翻译: Wujiao Hermine Zhang 张无骄

VON DER »FLIEGENDEN TAUBE«, »PHÖNIX« UND »FOREVER« ZU MEITUAN UND MO-BIKE

Kleine Fahrrad-Werkstätten gab es bis Ende der 90er Jahre an allen Straßenecken, weil es durch das unglaublich hohe Fahrrad-Aufkommen für die Schrauber viel zu tun gab.

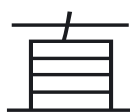


直到上个世纪90年代末，自行车修车摊在中国城镇大街小巷的每个街角随处可见。自行车是那时最普及的交通工具，修车师傅总是忙得不可开交

从“飞鸽”“凤凰”和“永久”到“美团”和“摩拜单车”

Bis in die 1990er Jahre war das Fahrrad das Hauptverkehrsmittel in chinesischen Städten. Davon zeugen heute nur noch die breiten Radwege entlang mancher Straßen, die inzwischen vor allem als Parkstreifen und Ausweichspur für den Autoverkehr dienen. Verschwunden sind die zahlreichen mobilen Fahrradreparateure, die früher an jeder Ecke auf Kunden warteten – einmal Aufpumpen zwei Jiao – und die riesigen, bewachten Fahrradparkplätze in der Nähe von Sehenswürdigkeiten und den Eingängen der öffentlichen Parks. Zur Kennzeichnung der abgestellten Fahrräder diente ein Paar beschrifteter längliche Bambusplättchen: Ein Teil wurde am Lenker befestigt, das Gegenstück nahm der Kunde mit um damit das Rad wieder auszulösen. So wie heute die Eigentumswohnung und das Auto war das Fahrrad damals zusammen mit Uhr und Nähmaschine ein »Must-have« für die erfolgreiche Eheanbahnung. Mitte bis Ende der 1990er Jahre hatte die Zahl von Fahrrädern in chinesischen Haushalten ihren Höhepunkt erreicht und so gab es in jenen Zeiten sogar Fahrradstaus!

Zu Beginn des neuen Jahrtausends verlor das Fahrrad als Verkehrsmittel an Bedeutung. Die Städte dehnten sich aus, immer mehr Menschen verließen ihre »Danwei«, bei der Wohnen, Arbeiten und Freizeit an einem Ort vereint gewesen waren, und zogen in die neu gebauten Schlafstädte an den Rändern der Städte. Die Arbeitswege wurden immer länger. Nach dem WTO-Beitritt Chinas 2001 begünstigte die Wirtschaftspolitik den Aufbau einer nationalen Auto-Industrie und Privatpersonen erhielten günstige Kredite, um sich einen Pkw zuzulegen. Gleichzeitig wurde das öffentliche



到上世纪九十年代，自行车都是中国城市当中的主要交通工具。至今一些马路旁还有着宽敞的自行车道，不过也只有这些能够证明自行车当年的风光无限了。今天这些自行车道主要是用作小汽车停车道或闪避车道。而曾几何时，城市里的自行车流动修车摊在每个街角等候着顾客，打气一次两角，还有那些巨大的有人看守的自行车停车场，一般建在城市的著名景点边上或是公园入口旁等公共场所，寄放在此的自行车会得到一对竹牌子作为凭证，车头上绑一块，车主则拿到另一块，凭手里的牌子可以领取自己的那辆车，如今这些都消失不见了。那个年代的自行车，加上手表和缝纫机，就像今天的商品房和私家车一样，属于年轻人结婚时必须要有有的“大件”之一。上个世纪九十年代中到九十年代末拥有自行车的中国家庭数量达到了顶峰，那时候的马路上甚至会出现自行车大塞车！

Verkehrsnetz in atemberaubendem Tempo erweitert. Schaut man heute auf den bunten, verästelten Peking U-Bahn-Plan, ist es kaum mehr zu glauben, dass bis auf die Linien 1 und 2 (eröffnet 1969) praktisch alle anderen Linien erst nach 2000 in Betrieb genommen worden sind. Wer sich nach der Jahrtausendwende noch mit zwei Rädern auf die Straßen traute, lebte angesichts der vielen Fahrenfänger in den Pkws und der teilweise extrem hohen Luftverschmutzung zunehmend gefährlich. Es schien, als habe das Fahrrad ausgedient.

EIN NEUER TREND

2014 tauchten in großem Maßstab Leihfahrräder auf, als *gongxiang danche* oder *shared bicycles* bezeichnet. Dahinter standen Chinas große Tech-Konzerne: Alibaba brachte Ofo auf den Markt und Tencent Mobike. Markenprägend waren die Farben: Ofos »kleine gelbe« und Mobikes orangene. Sie brauchten keine Docking-Stationen, sondern verfügten über einen GPS-Chip, so dass die Nutzer die Räder über eine App finden konnten. Es musste eine einmalige Kautions gezahlt werden und die einzelne Fahrt kostete einen Yuan (13 Cent).

Plötzlich rollten Massen meist junger Leute auf den immer noch als Fahrradspur gekennzeichneten Straßen, manchmal aber auch auf Bürgersteigen oder wo eben gerade Platz war, und überbrückten so »den letzten Kilometer« zwischen U-Bahn- oder Bushaltestelle und Wohnung, Restaurant, Shopping-Center oder Arbeitsplatz. Diese Nische wurde zuvor von Motorradtaxi

Neuzeitlich, nachdem das Fahrrad als Verkehrsmittel verloren. Die Stadt begann zu expandieren, immer mehr Menschen verließen Wohn-, Arbeits- und Freizeit in einer Einheit, sie zogen in die Vorstadt, neue Wohngebiete entstanden, der Arbeitsweg wurde immer länger. China trat 2001 der Welt-Handels-Organisation bei, die Regierung erließ Wirtschaftspolitik zur Förderung der Automobilindustrie und der Entwicklung, private Käufer konnten Kredite erhalten. Gleichzeitig entwickelte sich das öffentliche Verkehrsnetz auch in rasender Geschwindigkeit. Heute wenn wir nach Beijing blicken, die bunte, komplizierte U-Bahn-Liniendiagramme, ist es unmöglich zu imaginieren Beijing außer der Linie 1 (1969 gebaut) und Linie 2 außer, fast alle anderen Linien wurden erst nach 2000 gebaut. Wer wollte nach 2000 noch hinausgehen auf der Straße auf dem Fahrrad, das wäre wirklich sehr mutig, die Straßenlage wurde immer gefährlicher, es gab viele Anfänger, die fahrig auf dem Auto fuhren, die Luftverschmutzung wurde auch extrem hoch. Natürlich, danach, das Fahrrad schien langsam überholt zu sein.

Wie funktioniert das Leihrad?

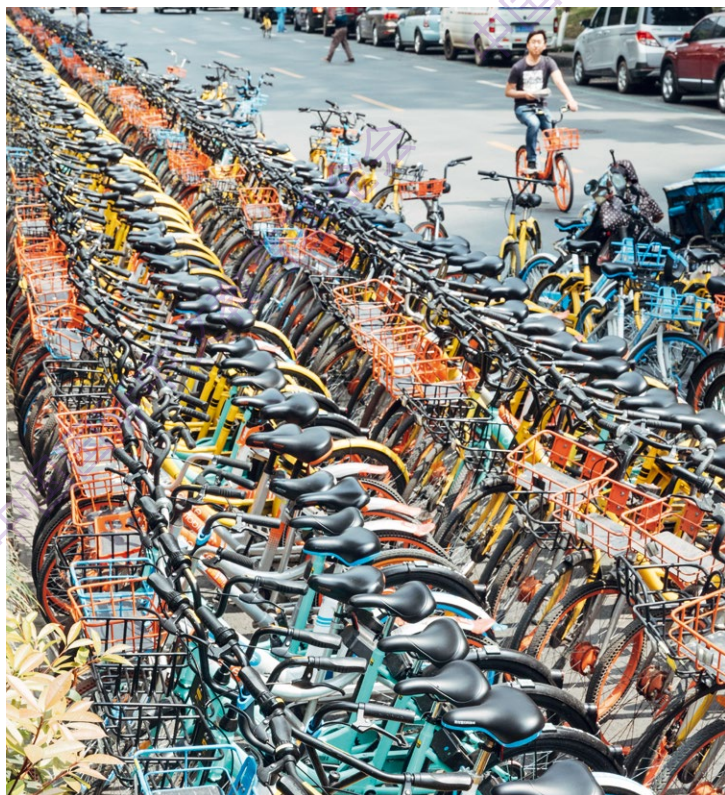
Um die praktischen *gongxiang danche* in Chinas Städten zu nutzen, braucht es:

- ein Smartphone
- eine Kreditkarte oder eine Online-Zahlungsbildschirm
- einen Ausweis, um den Zugang zu aktivieren

Dann: App des gewählten Fahrradverleihers herunterladen, registrieren, Identität bestätigen und Kautions (100-300 RMB) hinterlegen, Freischaltung abwarten (kann mitunter ein paar Tage dauern), QR-Code vom gewünschten Rad scannen oder mit manuellem Zugangscode entsperren und: losradeln!

oder auch Dreirädern mit Passagierkabine für meist zwei Personen und knatterndem Zweitakt-Motor gefüllt.

In den folgenden Jahren wuchs die Anzahl dieser Zweiräder beständig: 2017 managte Ofo eine Million Leihfahrräder in 34 Städten und Mobike hatte sogar fünf Millionen. Allein in der Hauptstadt Peking gab es etwa 2,4 Millionen Leihräder. 2019 wurden im ganzen

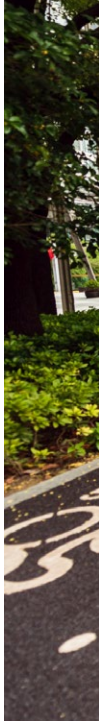


Land 23 Millionen verzeichnet. Das Leihfahrrad hatte das eigene Fahrrad für den Alltag abgelöst, und es führte eine Generation, die das Radfahren überwiegend nicht erlernt hatte, wieder an dieses Fortbewegungsmittel heran. Dabei gab es auch Schattenseiten: Weil die Räder gefühlt niemandem gehörten, wurden sie nicht gut behandelt und gingen schnell kaputt. Die Betreiberfirmen kümmerten sich nur wenig um Wartung und Reparaturen, sondern stellten lieber neue Räder bereit. Die Internetsuche mit dem Suchwort »Friedhof« führte

zeitweise nur zu Artikeln über Fahrradfriedhöfe: Berge von unbrauchbaren Rädern, also Metallschrott, die teilweise die U-Bahneingänge versperren und den Verkehr behinderten, widerlegten die Vorstellung, dass es sich um ein umweltfreundliches Mobilitätsmodell handele.

Etwa 2019 folgte eine »Aufräum«-Kampagne seitens der Regierung. Die Zahl der Räder wurde reduziert und die Hersteller müssen seitdem ihre Kunden erziehen: Verstöße gegen den »Code of conduct«, wie rücksichtsloses Parken oder Beschädigungen, werden über die App mit einer Geldstrafe geahndet. Umgekehrt wird die häufige Nutzung belohnt, zum Beispiel mit Freifahrten. Umsonst kann auch fahren, wer mit Hilfe der Karte in der App Räder sucht und verwendet, die irgendwo »vergessen« wurden oder an abgelegenen Stellen stehen. Damit soll eine gleichmäßige Auslastung erreicht werden. Auch aufmerksame Nutzer, die proaktiv auf Pannen und unangemessenes Verhalten hinweisen, werden mit Gutscheinen belohnt.

Selbstverständlich gibt es auch in einer Riesengroßstadt wie Peking Gründe, ein eigenes Fahrrad zu haben, welches den individuellen Bedürfnissen und Wünschen entspricht und immer richtig eingestellt ist. Da man aber keine Räder in Bus oder U-Bahn mitnehmen darf, ist entweder der Radius begrenzt oder die Strecken können sehr lang sein. Und Radler sind weniger flexibel, da sie immer wieder dorthin zurück müssen, wo das eigene Fahrrad geparkt ist. Hinzu kommt, dass Fahrräder oft gestohlen werden und sichere und legale Abstellmöglichkeiten heute selten sind. Andererseits findet man in der Rushhour vielleicht auch mal kein Leihfahrrad in der Nähe.



共享单车怎么用？

想要在中国城市使用便捷的共享单车，你需要：

- 联网的智能手机
- 信用卡或是网络支付App小程序，例如微信钱包或是支付宝
- 有效证件，用来启动认证

当然首先你得下载你所选单车的App小程序并注册，你需要一个电子邮箱地址以及/或是一个手机号，交押金（100-300元人民币不等），确认身份，例如手举护照拍一张自拍照，等待确认，有些平台确认要等几天。想要借车，你得在数字电子钱包中充值，取车时，则扫描所选自行车的二维码或者输入登录号码，之后就可以开始骑啦！

新的潮流

2014年大量的出租自行车出现了，它们被称为“共享单车”。共享单车各个品牌的背后是中国最大的几个高科技企业：“ofo”得到阿里的注资，“摩拜”则由腾讯注资。区分不同品牌的一大特色在于它们不同的颜色。ofo被昵称为“小黄车”，摩拜则是橙红色。中国的共享单车不需要车桩，它们内置了一个小小的GPS芯片，这样用户可以通过App小程序找到共享单车。用户支付押金后，每次骑行只需要付一元人民币。

一时之间有大量的人开始骑共享单车，他们大多是年轻人，

骑行在仍然被标注为自行车道的马路上，有时候也会骑到人行道上，或者某一个正好有空的地方。共享单车成功地为他们连接起地铁或者公交车站和家里、酒吧、购物中心或是办公室之间的“最后一公里”。在共享单车出现以前，这一市场由“摩的”和三轮摩托占领，三轮摩托有一个车厢，一般载客两人，开起来马达会一路哒哒作响。

之后几年，共享单车的数量不断增长：2017年ofo在34座城市运营了100万辆自行车，摩拜甚至有500万辆。单是在首都北京就有250万辆共享单车，2019年全国共有2300万辆车登记在册。共享单车替代了自家的自行车，也让一代没有学会骑自行车的年轻人重新学会了这个出行技能。然而共享单车的发展也有其负面影响。由于共享自行车并不属于个人，因此人们对它相当粗暴，大量自行车很快就被损坏了。公司也不太愿意维护和修理，宁愿提供新车，导致一段时间在网上搜索“墓地”的时候，结果都是关于“自行车墓地”的信息。破损自行



Mit autonomen Fahrrad-Highways versuchen chinesische Städte das Radfahren wieder zu fördern. Um den Fahrfluss und die Sicherheit zu garantieren, gibt es wie hier in Xiamen eine Leitzentrale.

近年来,中国各大城市重新加大力度支持自行车骑行,纷纷兴建了专用骑行道。为保证安全以及车流顺畅,还配套建设了监测指挥中心

FÖRDERUNG DES »LANGSAM-VERKEHRS«

Wenn man bedenkt, dass China – wen wundert es – der größte Fahrradproduzent der Welt ist und 2021 knapp 70 Millionen Zweiräder exportierte, würde man annehmen, dass auch Interesse daran besteht, im eigenen Land einen größeren Markt dafür zu schaffen. Ob sich

车变成了废铜烂铁,堆成小山挡住地铁出入口,妨碍交通。这样的情形让人很难想象共享单车是一种环保的出行模式。

2019年前后,中国政府开启了一项“整治”行动。共享单车数量被迫减少,另外共享单车公司以后应该负责教育自己的用户:违反行为守则的用户,例如随意停放或者损坏自行车,将会通过App小程序受到罚款处理。反过来多次用车的优秀用户会被奖励,可以免费用车。想要不花钱骑车还有一个办法,那就是在小程序地图上寻找被“遗忘”在某处或是停在偏僻地方的车,然后解锁使用。这样就可以保证车辆的均匀分布与使用。

当然,就算在一个像北京那样庞大的城市,也有理由拥有一辆自己的自行车。自用自行车符合个人喜好,可以照顾到车主的特别需求,而且总是调试得恰到好处。但是因为不能在公交车或是地铁里携带自行车,其使用范围因而有限,要不骑行距离就会很长。另外,骑自己车的人没有那么灵活,因为每次



活动完都得回停车处取车。更不用说自行车常常会被偷盗,安全合法的停车点现如今相当少。但共享单车也不能过分依赖,尤其在上下班高峰时段,你有可能在附近根本找不到一辆共享单车。

推广“慢行交通”

中国是世界上最大的自行车生产国,2021年出口了近7000万辆自行车到世界各地,考虑到这一点,人们自然而然也会认为中国有极大的兴趣和动力来拓展国内市场。更多的人是否会选择自行车出行,取决于诸多因素,其中包括他们觉得骑车是否方便、安全,一句话,就是要看基础设施的配备程度如何。

那么,中国的城市规划建设中有没有注意到自行车,给予其应有的重视呢?好消息就是:“有!”各地方政府也想要降低



wieder mehr Menschen für das Fahrradfahren entscheiden, hängt davon ab, ob sie Radfahren als sicher und bequem empfinden und ob die Infrastruktur stimmt.

Wird aber das Fahrrad bei der Stadtplanung berücksichtigt? Die gute Nachricht lautet: »Ja!«. Auch die Behörden in Chinas Städten möchten die negativen Folgen des Autoverkehrs wie Staus, Lärm, Luftverschmutzung und erhöhte CO₂-Emissionen verringern.

Die Zentralregierung setzte mit dem »Plan für grüne Mobilität und Fortbewegung 2019–2022« die Rahmenbedingungen für die Förderung des sogenannten »Langsam-Verkehrs« im ganzen Land. Die Rechte der langsamen Verkehrsteilnehmer sollen gestärkt und die verschiedenen Verkehrsarten strikter getrennt werden. Nach diesen übergeordneten Leitlinien entstehen in jeder Stadt eigene konkrete Pläne. Der Masterplan von

汽车带来的负面影响, 减少损害, 比如说堵车、噪音、空气污染以及不断增长的二氧化碳排放。

2019年, 中国交通运输部等十二个部门和单位联合制定了《绿色出行行动计划(2019-2022年)》, 在全国支持并优化所谓“慢行交通”系统服务。城市“慢行交通”体系参与者的公民权利将重新受到重视, 不同的交通方式将被更为清晰地加以区分。根据这一总框架, 每个城市分别推出自己独特的、符合各个城市具体情况的规则。例如北京城市总体规划(2016-2035年)就明确提到, 要把城市打造成为一个步行自行车友好城市, 到2035年, 自行车在交通出行中所占比例应提高到12.6%。比较一下: 杭州市中心的份额是34.3%, 阿姆斯特丹则高达38%。

方案实施以后第一个明显的成果就是在海淀区专门为骑车者建造了回龙观-上地自行车专用路, 于2019年5月开通。行人和电动自行车均不能使用此路。长达6.5公里的专用路连接

Peking (2016–2035) sieht eindeutig vor, sich zu einer fußgänger- und fahrradfreundlichen Stadt zu entwickeln. Bis 2035 soll der Anteil des Fahrrades am Verkehr auf 12,6 Prozent steigen. Zum Vergleich: In Hangzhous Stadtzentrum sind es 34,3 Prozent und in Amsterdam 38 Prozent.

Ein erstes sichtbares Ergebnis des Plans ist der exklusiv für Radfahrer gebaute Huilongguan-Shangdi-Highway in Haidian, der im Mai 2019 eröffnet wurde. Weder Fußgänger noch E-Biker dürfen ihn benutzen. Auf einer Länge von 6,5 Kilometern verbindet er die Wohngebiete in Huilongguan und die Zhongguancun High-Tech-Zone und soll täglich von rund 8000 Pendlern genutzt werden. Allerdings ist die Höchstgeschwindigkeit auf 15 Stundenkilometer beschränkt, was für sportliche Radler eher niedrig erscheint. Fotos des Highways zeigen, dass er, anders als die schattigen Alleen der Wohnstraßen Pekings, vielfach in der prallen Sonne liegt.

Ähnliche Pilotprojekte der letzten Jahre belegen, dass auch andere Städte ihre Fahrradinfrastruktur ausbauen, ein Beispiel: Die erste exklusive Fahrrad-Schnellstraße wurde 2017 nach nur sechs Monaten Bauzeit in der südöstlichen Küstenstadt Xiamen eröffnet. Der vom dänischen Büro DISSING+WEITLING geplante Xiamen Bicycle Skyway ist knapp fünf Meter breit und mit 7,6 Kilometern Länge der längste Radweg der Welt auf Stelzen. Er verläuft direkt unter einer noch höher gebauten Schnellbuslinie und verbindet fünf große Wohngebiete sowie drei Geschäftszentren miteinander. Über elf Zugänge ist er mit elf Bushaltestellen und zwei U-Bahn-Stationen verbunden.

起大型居住区回龙观和高科技园区中关村, 每天有近8000位自行车通勤者使用。不过此专用路速度被限制为每小时15公里, 这对于体能和运动素质较好的骑行者来说是比较低的。与老北京的林荫道不同, 自行车专用路的照片显示相当多一些路段位于曝晒的烈日之下。

近几年已出现不少相似的先进项目, 表明其他的中国城市也在大力发展自己的自行车路网基础设施。东南沿海城市厦门就是一个例子: 2017年, 厦门仅花六个月时间就建成并开通中国第一条高架自行车专用路。此项目由丹麦“DISSING+WEITLING”建筑师事务所承担设计, 又名“厦门空中自行车道”, 宽约5米, 全长7.6公里, 目前是最长的桥梁高架形式的自行车路。它位于市中心一条快速公交的高架路底下, 沿途连接起五个大型住宅区以及三个商业中心。全线包含11个出入口, 与11个普通公交站点以及2个地铁站点接驳。

RADELN ALS SPORT UND LIFESTYLE

Neben dem Siegeszug der Leihräder hat das Fahrrad auch als cooles Sportgerät und Statussymbol innerhalb der städtischen Mittelschicht eine gewisse Bedeutung gewonnen. Wohl auch, weil während der Pandemie Ausflüge in die nähere Umgebung und Bewegung an frischer Luft besonders erstrebenswert waren. Nach Angaben der *Chinese Cycling Association* gibt es 20 Millionen Menschen im ganzen Land, die Fahrradfahren als Sport ausüben.

Oft sind sie in Clubs organisiert, hinter denen Shops, Cafés oder Ausrüster stehen können, wie zum Beispiel der RE Cycling Club mit dem englischsprachi-

gen Slogan »Riding is Living«. Auf der Online-Plattform von RE sind mehr als 20 000 Nutzer registriert. »Das positive Konzept des Sports kommt dem Wunsch nach einem modernen, umweltfreundlichen Leben vieler Stadtbewohner entgegen«, wird die Chefin von RE Luo Yuan in einem Medienbericht zitiert. Bei den Aktivitäten geht es nicht nur um das Radeln, sondern auch um Gemeinschaft, Austausch und das Kennenlernen neuer Leute. Radfans finden natürlich auch über andere Social Media-Kanäle wie *Douban* und *Little Red Book* zueinander, wo sie zum Beispiel interessante Routen in ihren Städten teilen.

Alle diese Entwicklungen geben Hoffnung, dass Fahrradfahren als gesunde und umweltfreundliche Fortbewegungsart, die zudem auch Spaß macht, wieder Teil des Alltags in chinesischen Städten werden kann. ☯



Fahrradfahren passt gut zum Zeitgeist: umweltfreundlich, gesund, sozial und hip gekleidet.

自行车骑行紧跟时代潮流: 环保, 健康, 还可以和其他爱好者一道, 共同探索周边地区, 况且, 在朋友圈秀一秀自己新潮的生活方式还能收获一波怒赞呢

一种运动和生活方式——骑行

共享单车因其“方便”而一路凯歌, 与此同时, 自行车也是一种酷酷的运动器械, 作为某种地位身份标志在中产阶层中获得了相当的青睐。此外, 也有可能是因为疫情期间人们更热衷于出去兜风, 呼吸新鲜空气。根据中国自行车协会公布的数据, 全国有2000万人选择骑自行车为运动方式。

他们通常会加入某个俱乐部, 而这些俱乐部往往是由商店、咖啡店或是运动装备公司自发成立的, 比如说“RE而意”

骑行俱乐部, 该俱乐部的口号正是“骑行即生活”。RE而意的网站上有超过两万名注册用户。引用RE而意俱乐部总经理罗园的说法, 就是“骑行运动这一积极正面的理念符合很多市民追求现代环保生活的需求”。在这个活动当中重要的不只是骑车, 而且也是社团、交流与沟通, 认识新的人。骑行者当然也会通过别的社交媒体例如豆瓣和小红书进行交流, 比方说分享自己城市有趣的骑行路线。

凡此种种, 这一切发展都为我们带来了莫大的希望, 让我们拭目以待, 今后骑自行车可以作为一种健康、环保并且有趣的出行方式, 重新进入中国城市的日常生活中。 ☯

29%

China 中国

9%

Deutschland 德国

Menschen, die in jedem Fall ein fahrerloses Taxi benutzen würden (2018)
一定会乘坐一辆无人驾驶的出租车 (2018)

2%

China 中国

45%

Deutschland 德国

Menschen, die auf keinen Fall ein fahrerloses Taxi benutzen würden (2018)
绝对不会乘坐一辆无人驾驶的出租车 (2018)

AUTONOMES FAHREN

1,39 Mio

China 中国
(2021)

55.000

Deutschland 德国
(2022)

Gesamtzahl der Taxis
出租车保有量

TAXI

34 Mrd

China 中国

445 Mio

Deutschland 德国

In Taxis und Mietwagen beförderte Personen (2019)
出租车与租赁汽车载客总人数 (2019)

65%

China 中国

77,5%

Deutschland 德国

Anteil der Bewohner städtischer Regionen an der Gesamtbevölkerung (2021)
城镇居民所占总人口比例 (2021)

URBANISIERUNG

Urbane Mobilität

China 中国

Deutschland 德国

64%

Eigenes Auto
自驾私家车

65%

20%

ÖPNV
公共交通

27%

16%

eigenes Fahrrad
自用自行车

23%

Genutztes Verkehrsmittel für das Pendeln (2021/2022)
通勤交通工具 (2021/2022)

WEG ZUR ARBEIT

1. Tokio 东京 (84,7)
2. Peking 北京 (78,6)
3. Singapur 新加坡 (73,3) *

Städte mit dem umweltfreundlichsten Pendlerverkehr (Green Commuter Index) (2019)
拥有最环保通勤交通的城市 (2019)

*Peking und Singapur haben sich vor allem durch die geringe Anzahl an Einzelfahrten an die Spitze setzen können

*北京与新加坡胜出主要是因为单人驾驶汽车出行数量较少

59,1%

China 中国

2,4%

Deutschland 德国

Anteil rein elektrisch betriebener Busse im Nahverkehr (2021)
电动公共汽车在短途交通中所占份额 (2021)

ELEKTROBUSSE

21 Mio
DiDi Chuxing (China)
滴滴出行 (中国)

3,9 Mio
Uber (USA)
优步 (美国)

Anzahl der aktiven Fahrer bei
E-Hailing-Anbietern (2019)
共享汽车活跃司机数量(2019)

78%
Shanghai 上海

19%
Berlin 柏林

Personen, die bereits eine App
genutzt haben, um einen Fahr-
dienst oder ein Taxi zu rufen (2018)
已有使用网约车软件或出租车软件
召车经验 (2018)

E-Hailing

城市交通出行

46
2011

223
2021

Gesamtzahl der U-Bahn Linien in chinesischen Städten
中国城市地铁线路总数量

Shanghai 上海: 10 Mio
Peking 北京: 8,5 Mio

Tägliches Passagieraufkommen im
städtischen Schienenverkehr (2021)
城市轨道交通每日运载乘客数量 (2021)

Shanghai 上海: 632 km
Peking 北京: 572 km
London 伦敦: 402 km

Längste U-Bahn-Netze der Welt
(2018)
拥有世界上最长地铁线的城市 (2018)

Berlin 柏林: 2 Mio
Tägliches Passagieraufkommen im
gesamter städtischen ÖPNV (2021)
每日运载乘客数量全部短途公共交通
(2021)

Gesamtlänge der
deutschen U-Bahn-
Netze (2018)
德国全国地铁线总
长度 (2018)

639 km

地铁

U-BAHN

81%
Shanghai 上海

9%
Berlin 柏林

Personen, die bereits einen Bike-
Sharing-Dienst benutzt haben (2018)
已使用过共享单车 (2018)

Peking 北京: 2,35 Mio
Shanghai 上海: 1,7 Mio
Shenzhen 深圳: 890.000
Berlin 柏林: 14.000

Anzahl der Fahrräder in
Bike-Sharing-Systemen (2017)
共享单车保有数量 (2017)

BIKE-SHARING

417
2011

84
2021

Zahl der Fährlinien in chinesischen Städten
中国城市渡轮线路数量

FÄHREN

渡轮

在现实和虚构之间起舞



ZWISCHEN REALITÄT



UND FIKTION

Fotoserie »Totems« von Alain Delorme

Text / 文: Sylvia Pollex 溥维雅

Aus dem Deutschen / 中文翻译: Wujiao Hermine Zhang 张无骄



Mit seinen fotografischen Arbeiten versucht der aus Frankreich stammende Künstler Alain Delorme (*1979) humorvoll auf dem Grat zwischen Realität und Fiktion zu tanzen. Er mischt Fotografien mit grafischen Welten. Tausende Bilder werden miteinander kombiniert, auffällige Farben und Montagen hinzugefügt. Man ist von den Bild-Collagen fasziniert und erkennt erst bei genauem Hinsehen die Verfremdung der Realität. Genau das möchte der Künstler: dass wir genau hinsehen, beobachten und beginnen Fragen zu stellen.

Seine Fotoserie »Totems« ist eine Hommage an die Kuriere von Shanghai, von denen manche auf ihren Fahrzeugen geschickt stapelweise Lasten transportieren. Die lebendigen Bilder fangen den Alltag einfacher Menschen ein, die eine wichtige Aufgabe in der Gesellschaft übernehmen und Waren durch die Lebensadern der Stadt fließen lassen. Nach der Entdeckung der »erweiterten Realität« dieser Bilder und der digitalen Überspitzen darin kann der Betrachter nicht anders, als sich Gedanken zu machen: Über unseren globalen Materialismus und über das Verkehrsmittel Lastenrad, welches aus einer längst vergangenen Zeit zu kommen scheint und nun im Zeitalter der Nachhaltigkeit ein Verkehrsmittel der Zukunft sein wird.





来

自法国的摄影师 Alain Delorme (*1979 年出生) 尝试通过自己的摄影作品, 在现实和虚构之间以富于幽默感的方式寻找平衡, 自如起舞。他把摄影作品和图像世界杂糅在一起。数以千计的照片被拼贴、混合, 之后他会添加鲜艳的颜色, 进行引人入胜的剪辑。这样的图像拼贴画第一眼令人着迷, 然而要到仔细观看之后才会意识到它对现实的异化。这正是艺术家想要达到的: 让我们看得更清楚, 观察得更细致入微, 并且开始提问。

他的摄影集“图腾”是一个向上海货运人员致敬的作品。他们极其灵巧地在自己的三轮车上堆叠货物。这些活泼生动的照片敏锐地捕捉到了普通人的日常生活, 而这些人在我们的社会中承担着极其重要的任务, 各式各样的货品通过他们的工作才得以在大街小巷运输、流动, 维持着城市的生命线。观众在 Alain Delorme 的作品中发现这个“延展的现实”, 并且意识到其作品对这一现实的数字化夸张之后, 将会不由自主地开始思考: 反思我们全球泛滥的物质主义, 重新打量似乎是来自早已过去的时代的三轮车, 在当今重视可持续发展的时代, 作为一种交通运输工具还将继续得到应用。











DIE ZUKUNFT INTELLIGENTER VERKEHRSSYSTEME IN CHINA

中国智能交通运输 系统的未来

Interview mit Prof. Yang Xiaoguang,
dem Direktor des Forschungszentrums für intelligente
Verkehrssysteme (ITS) an der Tongji Universität.

受访人: 杨晓光教授,
同济大学智能交通运输系统 (ITS) 研究中心主任

Interview / 采访: Mao Xiaohong 毛小红 & Gu Xinni 顾心妮

Aus dem Chinesischen / 德文翻译: Martin Leutner 罗马丁

Professor Yang Xiaoguang, Sie sind Pionier im Verkehrsingenieurwesen und der Verkehrstelematik (ITS) in China. Was hat Sie dazu bewegt, sich auf diese beiden Bereiche zu spezialisieren?

YANG XIAOGUANG: Verkehr ist von großer Bedeutung für alle Aspekte des menschlichen Lebens, sei es für die Stadt, die Wirtschaft, die Gesellschaft, die Umwelt, die Ressourcen (Boden und Energie), die politischen Strukturen oder die Technologie. Seit der Erfindung des Autos und der Eisenbahn vor mehr als einhundert Jahren hat sich einerseits die Geschwindigkeit der Fortbewegung erheblich erhöht und die Transportkapazität verbessert. Andererseits hat die Nachfrage nach Verkehrsdienstleistungen kontinuierlich zugenommen, wobei auch vermehrt Widersprüche zwischen der Nachfrage nach Bodenressourcen und der Energieversorgung aufgekommen sind. Die Probleme von Verkehrsstaus und ineffizientem Verkehr, Unfällen, Umweltverschmutzung und Energieverbrauch sind immer akuter geworden. Aus diesem Grund muss die Menschheit ihr nicht nachhaltiges Muster der Verkehrsentwicklung ändern und sich für neue Lösungen entscheiden, indem sie Informations- und andere fortschrittliche Technologien ins Spiel bringt, um die Verkehrsumgebung zu verbessern. Industriell weit entwickelte Länder und Regionen haben damit begonnen, intelligente Transportsysteme zu entwickeln.

杨晓光教授，您是中国交通工程与智能交通运输系统(ITS)这两个领域的开拓者。请问，是什么契机让您聚焦于这两个领域呢？

杨晓光：交通关系到城市、经济、社会、生态、资源（土地与能源）、体制、科技等人类生活的方方面面。自第一辆汽车和铁路列车诞生百余年来，一方面人类移动的速度得到极大的提升，运能得以改善；另一方面，交通需求不断增加，与土地资源和能源供给之间的矛盾不断尖锐，交通阻塞与低效、交通事故、交通环境污染、能源消耗等问题越来越突出。因此，人类必须改变不可持续的交通发展模式，运用信息等高新技术改善交通环境成为新的选择，工业化国家和地区开始发展智能交通运输系统。



Prof. Yang Xiaoguang ist Direktor des Forschungszentrums für intelligente Verkehrssysteme (ITS) an der Tongji-Universität. Außerdem ist Prof. Yang Vorsitzender des Ausschusses für Verkehrsingenieurwesen an Hochschulen, Leiter des Expertenkomitees für Straßenverkehrsoptimierung und -steuerung des chinesischen Verbands für intelligente Verkehrssysteme sowie stellvertretender Direktor des Ausschusses für intelligenten Verkehr der chinesischen Gesellschaft für künstliche Intelligenz.

杨晓光教授，同济大学智能交通运输系统（ITS）研究中心主任，中国教育部高等学校交通工程专业教学指导分委员会主任，中国智能交通协会道路交通优化与控制专家委员会主任，中国人工智能学会智能交通专业委员会副主任

Welche wissenschaftliche Herausforderung hat bei Ihnen in den vielen Jahren der Forschung den tiefsten Eindruck hinterlassen? Wie konnten Sie dieses Problem lösen?

YANG: Besonders in Erinnerung geblieben ist mir der November 1996, als gerade die Autobahn von Shanghai nach Nanjing eröffnet worden war. Im Streckenabschnitt der Stadt Wuxi stießen im dichten Nebel mehr als 40 Fahrzeuge zusammen. Zahlreiche Menschen wurden verletzt und getötet, der Verkehr kam für fünf Stunden zum Erliegen. Ich nahm damals sofort Kontakt mit dem Amt für Straßenbau in Shanghai auf und schlug vor, Forschungen zur Entwicklung eines »Notfallmanage-

mentsystems für den Autobahnverkehr« durchzuführen. Die Idee wurde schnell unterstützt und nach einem halben Jahr hatten wir ein System entwickelt, das Aspekte wie Ereigniserkennung, Risikoanalyse, Vorhersage von Notfallsituationen und Unterstützung bei Entscheidungen für Notfallmaßnahmen integrierte. Dies war das erste »Notfallmanagementsystem für den Autobahnverkehr« in China.

在多年的研究中,让您印象最深刻的一次科研挑战是什么?您是如何解决这个难题的呢?

杨: 印象特别深刻的是1996年11月,中国沪(上海)宁(南京)高速公路刚开通不久,在沿途的无锡市区段,一场大雾导致四十多辆车相撞,多人伤亡,交通阻塞达5个小时。我第一时间联系了上海市公路管理处,建议开展“高速公路交通紧急救援管理系统研究”,很快就得到了支持。经过半年的研究,我们完成了包括集交通事件感知、交通事件风险分析、突发事件状态预测、紧急救援最佳方案决策支持等功能于一体的系统,这也是中国最早的“高速公路交通紧急救援管理系统”。

Mit 430 km/h im Transrapid an den Autos vorbeizusaufen macht nicht nur den Kleinen Spaß.
磁悬浮列车以430公里的时速从小汽车旁边风驰电掣般呼啸而过,大人小孩都大呼过瘾

Das zukünftige Verkehrssystem in China, das grün, intelligent, gemeinschaftlich genutzt und wirtschaftlich sein soll, erhält weltweit immer mehr Aufmerksamkeit. Wie sehen Sie die zukünftige Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs und des Eisenbahnsystems?

YANG: In Zukunft sollte die Entwicklung aller Verkehrsarten in China noch enger miteinander verknüpft werden. Auch sollten reibungslose Verbindungen zwischen Schienenverkehr und dem Bus bzw. Fahrradverkehr gewährleistet werden. Hier ist das Ziel der sog. »Null-Umstieg«, der durch geringe Umsteigezeiten und -wege erreicht werden kann. Darüber hinaus sollten das Dienstleistungsniveau und die Leistung des öffentlichen Verkehrs im Allgemeinen weiter verbessert werden, um ein nachhaltiges öffentliches Verkehrssystem zu schaffen.

中国绿色、智慧、共享、经济的未来交通在世界范围内受到越来越多的重视。您觉得公共交通与铁路轨道未来的发展方向是什么?

杨: 未来中国的公共交通与铁路轨道的发展方向应进一步对接好高铁网和航空网,加强轨道交通与公共汽车交通、公共自行车交通的“零换乘”(时间零换乘、空间零换乘、快速集散、服务一体化),并进一步全面提升公共交通的服务水平和绩效,形成可持续发展的公共交通体系。



Laut einer Prognose wird der Energieverbrauch im Verkehrssektor in Shanghai im Jahr 2022 um 1,9% und der Energieverbrauch im öffentlichen Verkehr der gesamten Stadt um 5,9% steigen, der CO₂-Ausstoß im Verkehr wird also ein ernsthaftes Problem bleiben. Wie sehen Sie das?

YANG: Chinas Leitziel in Bezug auf CO₂-Emissionen besteht darin, den Scheitelpunkt beim Zuwachs des Emissionsausstoßes bis zum Jahr 2030 und CO₂-Neutralität bis zum Jahr 2060 zu erreichen. Energieeinsparung und Emissionsreduzierung sind zur grundlegenden Staatsräson Chinas geworden. Einerseits soll der Energieverbrauch und CO₂-Ausstoß im Verkehr reduziert werden, indem man stetig die Kapazitäten und Qualität des öffentlichen Verkehrs verbessert, die Nutzung des öffentlichen Verkehrs erhöht und mehr Autofahrer dazu anregt, auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen. Andererseits sollen kohlenstoffarme oder sogar kohlenstofffreie neue Energieverkehrssysteme entwickelt werden.



Teilen statt besitzen: Car-Sharing wird nutzerfreundlicher und immer beliebter.

目前, 共享汽车服务的用户体验已经越来越好, 操作简单便捷, 其使用已日益普及

有报告分析认为, 2022年上海市交通行业能源消费量与全市公共交通能源消费量分别上涨1.9%与5.9%, 交通碳排放仍然是一个严峻问题。您怎么看?

杨: 中国关于碳排放的基本目标是2030年碳达峰, 2060年碳中和。节能减排已成为中国的基本国策, 一方面降低交通的能耗和碳排放, 不断提高公共交通服务能力, 提升公共交通分担率, 吸引更多的小汽车出行转向公共交通; 另一方面, 开发利用低碳甚至零碳新能源交通系统。

In den vergangenen Jahren haben sich Fahrzeuge mit neuartigen Energieträgern zu einem Favoriten auf dem Automobilmarkt entwickelt. Während der schnellen Entwicklung traten allerdings Probleme zum Beispiel beim Laden von E-Fahrzeugen und bei Reparaturen auf. Wie sollten wir damit umgehen?

YANG: Fahrzeuge mit neuartigen Energieträgern sind zur wichtigsten Entwicklungslinie der chinesischen Automobilbranche geworden. Derzeit müssen begleitende Probleme wie Ladeeinrichtungen und Wartungsdienste angegangen werden und die Leistung der neuen Fahrzeuge selbst muss weiter verbessert werden. Unabhängig davon, ob es sich um Fahrzeuge mit neuartigen Energieträgern oder solche mit Verbrennungsmotor handelt, wird eine große Anzahl von ihnen zur Verkehrsüberlastung in den Städten führen. Daher sollte der öffentliche Verkehr immer noch das Hauptverkehrsmittel in Städten darstellen. China muss die Entwicklung von kleinen Elektrofahrzeugen





vorantreiben. Statistiken zeigen, dass in chinesischen Städten derzeit durchschnittlich 1,2–1,5 Personen pro Fahrzeug befördert werden, was zu einer erheblichen Verschwendung von Straßenverkehrsfläche und Energie führt.

近年来, 新能源汽车成为汽车市场的新宠, 但其快速发展中也出现了充电、维修等问题。您觉得, 我们应该怎么应对?

杨: 新能源汽车已成为中国汽车的主要发展方向。目前发展过程中遇到的主要问题如充电设施、维修服务等配套须进一步完善, 新能源汽车本身的性能仍需完善。不管是新能源汽车还是燃油汽车, 数量大都会导致城市交通拥堵, 因此, 城市出行还应以公共交通为主。中国需要发展小型电动汽车。统计表明, 现在中国城市中汽车承载人数大概1.2-1.5人/车, 这导致大量道路通行空间和能耗的浪费。

Abgesehen von öffentlichen Verkehrsmitteln und Elektroautos, die zur Entwicklung des grünen Verkehrs beitragen, passen Carsharing und Mitfahrgelegenheiten auch zur Sharing-Thematik im zukünftigen Verkehr. Wie kann China mehr und besseres Sharing fördern?

YANG: Carsharing ist zweifellos eine Entwicklungstendenz im städtischen Verkehr. Damit sich Carsharing nachhaltig entwickeln kann, muss es bequem sein, z. B. muss es eine hohe Dichte an Carsharing-Parkplätzen und genug Sharing-Fahrzeuge geben, um der Nachfrage gerecht zu werden sowie einfache Reservierungs- und Bezahlverfahren. Es wird erwartet, dass sich Carsharing mit der kontinuierlichen Entwicklung kleinerer, elektrischer, vernetzter, automatisierter und intelligenter Fahrzeuge weiter verbessern wird.



除了公共交通工具与新能源汽车对绿色交通的推动，共享汽车概念与顺风车服务也符合未来交通中的“共享”议题，中国未来应该如何推动更多更好的“共享”？

杨：共享汽车确应是城市交通的一个发展方向，如何可持续地发展共享汽车，其关键是便利的服务，如共享车停车点应尽可能高密度分布，有充分的共享车辆以适应及时的需求，还有使用手续，如预约和支付等是否方便。相信随着汽车的小型化、电动化、网联化、自动化、智能化和共享化的不断发展，共享汽车交通将会进一步完善。

Im Jahr 2000 startete die Shanghaier Regierung in Zusammenarbeit mit Deutschland das Magnetschwebbahn-Projekt Transrapid. Bis heute verfügt China über drei solcher Strecken. Sehen Sie Unterschiede zwischen der Entwicklung der Magnetschwebbahn in China und Deutschland?

YANG: Magnetschwebbahnen werden in Hochgeschwindigkeits- und Niedriggeschwindigkeitszüge unterteilt und sind für unterschiedliche

Strecken und Verkehrsleistungen geeignet. Shanghai war die erste Stadt der Welt, in der eine Magnetschwebbahn kommerziell in Betrieb genommen wurde. Im Vergleich zu Deutschland legt China im Bereich Magnetschwebbahn mehr Wert auf die Entwicklung eines Niedriggeschwindigkeits-Systems für den städtischen Verkehr, da es bereits ein weit verbreitetes Hochgeschwindigkeitszugnetz besitzt. Gleichzeitig wird der Bau von Hochgeschwindigkeits-Magnetschwebbahnen für den zwischenstädtischen Verkehr erforscht.

2000年，上海市政府与德国合作开启磁悬浮项目。截至目前，中国已有3条磁悬浮列车线路，您觉得中国磁悬浮列车的发展与德国有什么不同吗？

杨：磁悬浮列车分为高速磁悬浮和低速磁悬浮列车，分别适用不同的运距和运能。上海市是世界上首先实现磁悬浮列车商业运行的城市。鉴于中国已建有较为普及的高铁网联与系统，与德国相比，中国更注重发展用于市域交通的低速磁悬浮列车系统，同时也在探索城际高速磁悬浮建设。

Die öffentlichen Verkehrsmittel in Deutschland sind bequem und ihr Streckennetz relativ gut ausgebaut. Was denken Sie, können wir von Deutschland lernen?

YANG: In den vergangenen 40 Jahren seit der Öffnung und Reform Ende der 1970er Jahre hat China eine schnelle Entwicklung durchlaufen und die meisten Städte haben ihre Infrastruktur ausgebaut. Die Entwicklung des motorisierten Verkehrs fand jedoch vergleichsweise spät statt, etwa ab dem Jahr 2000. Daher ist es wichtig, internationale Erfahrungen, fortschrittliche Technologien und Methoden zu nutzen – insbesondere solche aus deutschen Städten – um eine koordinierte und nachhaltige Entwicklung von Stadt und Verkehr zu erreichen. Insbesondere muss die Entwicklung von integrierten multimodalen Transportsystemen in den Städten gefördert werden, um die öffentlichen Verkehrsdienste und die Betriebsleistung zu verbessern.

德国的公共交通四通八达、方便快捷, 您认为我们可以从德国学习和借鉴什么?

杨: 中国自上世纪70年代末改革开放以来, 历经四十多年的快速发展, 大部分城市已完成基础设施建设, 但是交通机动化发展较晚(大概从2000年开始)。因此, 如何充分实现城市与交通的协调和可持续发展, 亟须借鉴包括德国城市在内的国际先进经验、先进技术和方法等; 特别是如何发展城市多模式交通一体化系统、提高公共交通服务水平和运营绩效。

Professor Yang, Sie denken, dass die Entwicklung des intelligenten Verkehrs derzeit nicht zufriedenstellend ist und der Hauptgrund darin besteht, dass die Qualität der Verkehrsdienstleistungen nicht gut genug ist. Wie können wir dies in Zukunft verbessern?

YANG: Eine Stadt sollte die notwendigen gemeinnützigen öffentlichen Verkehrsdienste bereitstellen und gleichzeitig kostenpflichtige Verkehrs-

dienste wie Taxidienste, Informationsdienste und Reservierungsdienste anbieten. Intelligente Verkehrssysteme erfordern auch erhebliche Investitionen in intelligente Verkehrssensoren, Datenverarbeitung und andere Hardware- und Softwareanwendungen. Die Entwicklung von intelligenten Verkehrssystemen wird die Entwicklung von entsprechenden Verkehrsbau-, Fertigungs-, Beratungs- und Integrationsdiensten sowie von Softwareindustrien vorantreiben. Eine Stadt, die intelligente Verkehrssysteme entwickeln möchte, muss sich daher auf die service- und industriebezogenen Merkmale von intelligenten Verkehrssystemen konzentrieren, um die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer, des Verkehrsmanagements (öffentlicher Verkehr, Logistik usw.) sowie der Regierungsbehörden zu erfüllen. Es ist notwendig, die Planung, das Design, den Bau und die Anwendung von Verkehrssystemen als Ganzes zu optimieren und die Entwicklung und Finanzierung der Industrie zu beachten, um ein erstklassiges, serviceorientiertes und nachhaltiges intelligentes Transportsystem aufzubauen. ☹

杨教授, 您认为当前智能交通的发展不能令人满意, 主要原因在于没有很好地做好出行服务, 那么未来在服务方面如何改进呢?

杨: 一座城市应提供必需的公益性公共交通服务和应急交通服务等, 同时还要提供有偿交通服务, 如出租交通服务、拥挤收费服务、信息服务和预约出行服务等, 还有智能交通系统, 需要大量的智能交通感知、数据传输、存储、计算等硬软件投资。智能交通系统发展将带动智能交通建筑业、智能交通制造业、智能交通咨询服务、系统集成与软件业。所以, 一座城市要发展智能交通必须充分重视智能交通系统的服务性和产业性特征, 以服务为目标导向, 面向出行者需求、交通运营管理业(公共交通、物流运营等)需求以及政府管理部门需求, 充分做好智能交通系统规划、设计、建设以及应用, 并研究其产业发展和投融资措施, 这样才能建设一流的服务型可持续发展的智能交通运输系统。 ☹

DAS BESONDERE DATE



中国情人节
网红打卡地

为爱赴约

CHINAS SCHÖNSTE TREFFPUNKTE AM VALENTINSTAG

Was bedeutet Romantik für Chinesen? Ist es Liebesgeflüster im Mondschein oder die Sicherheit einer lebenslangen Partnerschaft? Junge Chinesen betrachten Romantik vielleicht als das glückselige Gefühl der Liebe, das man empfindet, wenn man jemanden zu einem Offline-Date trifft.

Zum Valentinstag am 14. Februar 2023 wurden chinaweit im Internet eine Reihe von realen Hotspots genannt, die verliebten Paaren den perfekten Ort bieten sollen, um ihre Liebe zu zelebrieren.

中国人的浪漫是什么? 是花前月下的喃喃细语, 还是相伴一生的默默守护? 或许现在的中国年轻人会告诉你, 浪漫是为爱赴约、线下相见的甜蜜爱意。

在2023年2月14日西方情人节到来之际, 中国各地涌现各种情人节网红打卡地, 为坠入爱河的情侣们提供了见证彼此爱情的最佳地点。

Text / 文: Yang Jianchun 杨建春

Aus dem Chinesischen / 德文翻译: Martin Leutner 罗马丁

ERSTE STATION: DIE RIESENROSE AM SHANGHAIER BUND

Am Shanghaier *Bund Finance Center* erhebt sich in voller Pracht eine vier Meter hohe Rose aus Stahl, die mit ihrem leuchtenden Rot und Grün sowie dem starken Kontrast von hartem Material und sanfter Form die Blicke der Besucher auf sich zieht. Trotz ihres stressigen Alltags versäumten es die jungen Leute in der chinesischen Wirtschaftsmetropole nicht, am Valentinstag das Finanzzentrum zu besuchen, um sich auf einen herzerwärmenden Ausflug zu begeben, den die Stadt für sie bereithält. Sowohl verliebte Paare als auch Singles konnten hier die Romantik und den Charme der Liebe spüren.

Obwohl es an diesem Valentinstag nieselte, lockte die riesige Rose viele Menschen zu einem romantischen Spaziergang auf die Promenade. Mit Einbruch der Nacht wurde die Rose angestrahlt. Gleichzeitig leuchtete daneben der Schriftzug »I♥依« – bestehend aus dem englischen »I« und dem chinesischen Zeichen »nong 依«, das im Shanghaier Dialekt »Du« bedeutet. Das »I« symbolisiert die Weltoffenheit Shanghais, während das »Du« für den lokalen Wu-Dialekt steht. So entstand ein einzigartiger und bewegender Valentins-Code für die 24 Millionen Einwohner Shanghais.

第一站 上海外滩巨型玫瑰

上海外滩金融中心高达4米的巨型玫瑰火速出圈，给人以红与绿的视觉冲击，钢与柔的鲜明对比。尽管在中国经济中心打拼的年轻人们终日忙忙碌碌，但在情人节到来之际也不忘来这里感受上海这座城市为他们准备的心动之旅。不论是热恋情侣还是单身男女都能感受到爱情的浪漫与魅力。

即使细雨绵绵，屋顶的巨型玫瑰依旧吸引了众多市民前来与浪漫同行。夜幕降临，霓虹灯起，巨型夜色玫瑰与巨幅LED“I♥依”同框出现。“依”是上海话中的“你”。英文的“I”彰显出上海的国际化气质，而“依”又增添了一分吴侬软语的情深意切，这俨然拥有2400万人口的大都市情人节心动暗号。







ZWEITE STATION DER HERZSCHLAG- BUS 2-9180 IN HANGZHOU

Während Shanghai ein Ort ist, an dem man auf moderne und verträumte Weise seine Liebe zeigt, ist die südlich des Jangtse-Flusses gelegene Stadt Hangzhou ein Ort, der am Abend mit der untergehenden Frühlingssonne, dem romantischen Westsee und einem klaren Sternenhimmel zum Kuscheln einlädt.

In Hangzhou stiegen Paare am Valentinstag in einen besonderen, rosafarbenen »Herzschlag-Bus« ein, der sie durch die Straßen fuhr. Sie konnten an den Haltestellen der Linie 2-9180 zusteigen, um fotografierend – Schulter an Schulter und Kopf an Kopf – in der betörenden Atmosphäre des herannahenden Frühlings die gemeinsame Reise ihrer Beziehung festzuhalten. Während es in der morgendlichen Hektik des Berufsverkehrs darum geht, möglichst schnell zur Arbeit zu kommen und man in dieser Eile oft die Menschen um einen herum vernachlässigt, bietet der Valentinstag eine Chance, sich in Entschleunigung zu üben, die tägliche Routine hinter sich zu lassen und eine Fahrt mit dem oder der Liebsten zu unternehmen, die einen daran erinnert, im vollen Terminkalender nicht die Spuren der Liebe aus den Augen zu verlieren.

第二站 杭州2-9180号心动巴士

若上海是摩登梦幻地示爱，那杭州就是江南你侬我依地依偎。一抹初春斜阳，一汪浪漫西湖水，一车烂漫满天星。情侣们坐上情人节限定粉色心动巴士，穿梭在杭州大大小小的街头，捕捉心动的信号，感受即将到来的春天气息。他们可在2-9180沿线停靠站上车拍照，在温馨的场景中肩并肩，头靠头，记录下相知相伴的旅程。每天清晨挤公交车是为了抢夺上班的几分几秒，匆匆忙忙间总是忽视了身边的人。情人节这一天，调慢时间，暂别俗务，和喜欢的人一起乘一段车，提醒自己不要在忙碌中丢失了爱。



DRITTE STATION DER RIESEN- ROSENSTRAUSS IM KUNMINGER EINKAUFSVIERTEL

In der Frühlingsstadt Kunming ist der Versand von Blumen der direkteste Weg, um Hoffnung und Liebe auszudrücken. In der U-Bahn und auf der Straße sieht man unzählige glückliche Gesichter mit Blumenkränzen auf dem Kopf und Blumensträußen in der Hand. Rosen der Leidenschaft, Sonnenblumen für mutige Verehrer, Ballonblumen für die Ewigkeit und Lilien für die Reinheit – die Blumensträuße auf den Straßen scheinen der Welt zu sagen: »Hier ist die Liebe allgegenwärtig und die Frühlingswärme das ganze Jahr über spürbar.« In diesem Jahr wurde in Kunming anlässlich des Valentinstags ein anderer Ansatz gewählt und ein fast drei Meter hoher Rosenstrauss im Shuncheng-Einkaufszentrum platziert, durch dessen besondere Anordnung jedes einzelne Blütenblatt zur Geltung kam. Der auf der Erde liegende Riesenrosenstrauss erinnerte an die wundervolle Liebe, die auf die Erde fällt und jede liebende Seele umhüllt. Er lockte viele junge Männer und Frauen zu gemeinsamen Fotos an.

第三站 昆明顺城购物 中心巨型玫瑰花束

在春城昆明，送花是这座城市表达希望与爱最直接的方式。在地铁里，在街道旁，头戴鲜花花环的幸福脸庞数不胜数，手捧鲜花的男女老少来来往往。热情真挚的玫瑰、勇敢求爱的向日葵、永世难忘的桔梗、纯洁无瑕的百合花，街头巷尾的花束仿佛在昭告天下：“这里的爱随处可见，这里的温暖四季如春。”今年的情人节，昆明另辟蹊径，在商圈放置近3米高的巨型玫瑰花束，独特的斜切设计让每一枚花瓣都以最美丽的角度呈现在人们面前。掉落的巨型玫瑰花束如同坠入人间的美好爱情，裹紧每一个相爱的灵魂，吸引年轻男女争相合影。



VIERTE STATION LIEBESTREPPE JIAOZI- PARK IN CHENGDU

Sichuan lässt sich vielleicht am besten mit dem Wort »pikant« beschreiben. Nicht nur der Sichuan-Hotpot ist scharf und aromatisch, sondern auch das Temperament der Sichuan-Frauen gilt als feurig. In der Liebe ergreifen sie gern die Initiative. In Sichuan gibt es viele Pantoffelhelden, die ihren Ehefrauen zu Füßen liegen. Am Valentinstag suchen junge Leute in Chengdu oft die rosafarbene Liebestreppe im Jiaozi-Park auf. Von oben betrachtet ist die Treppe mit der rosafarbenen Aufschrift »I ♥ U« bemalt. Paare gehen Schritt für Schritt, jeweils vom I und U ausgehend, auf das rote Herz in der Mitte zu und verwandeln die gewöhnliche Treppe in einen Pfad der Liebe.

第四站 成都交子公园爱心阶梯

四川用“辣”字概括最为合适不过。不单四川火锅麻辣鲜香，川妹子的性格也同样活泼火辣。她们在爱情关系中愿意大胆逐爱，主动出击。在四川，疼老婆的“耙耳朵们”可不在少数。在情人节示爱的日子里，成都的年轻人往往会打卡交子公园的粉色爱心阶梯。从高空俯瞰，阶梯处喷绘着粉色的“I ♥ U”。情侣二人分别从“I”和“U”的位置一步一步走向中间的红心，将普通的阶梯变成爱情之路。



FÜNFTE STATION DAS BÜRO FÜR ZIVILE ANGELEGEN- HEITEN – EIN HOT- SPOT DER ETWAS ANDEREN ART

Am Valentinstag zu heiraten, wünschen sich viele junge Menschen. An diesem Tag bilden sich im ganzen Land oft lange Schlangen vor den Eingängen der Ämter für zivile Angelegenheiten, wo man seine Ehe registriert. Paare entscheiden sich dafür, ihre Liebe mittels der Fotoautomaten der Ämter zu verewigen und ihre Eheleben an diesem Tag zu beginnen, der die ewige Liebe symbolisiert. Das Büro für zivile Angelegenheiten im Nanjinger Bezirk Jianye mit seinen sowohl traditionell chinesisch als auch westlich eingerichteten Räumen gilt als das schönste. Die Frischvermählten, die ihre »Nummernschilder der Liebe« dort erhielten, wurden mit strahlenden Gesichtern fotografiert – glücklich und froh, verheiratet zu sein.

Jedes Jahr zum Valentinstag gibt es in China neue einzigartige und kreative Treffpunkte. Die einst diskrete und zurückhaltende Art, Gefühle auszudrücken, hat sich mittlerweile gewandelt. Junge Chinesen und Chinesinnen drücken ihre Liebe immer offener und direkter aus. Am Valentinstag suchen sie mit der geliebten Person einen romantischen Ort auf, um dort unvergessliche Momente zu erleben.

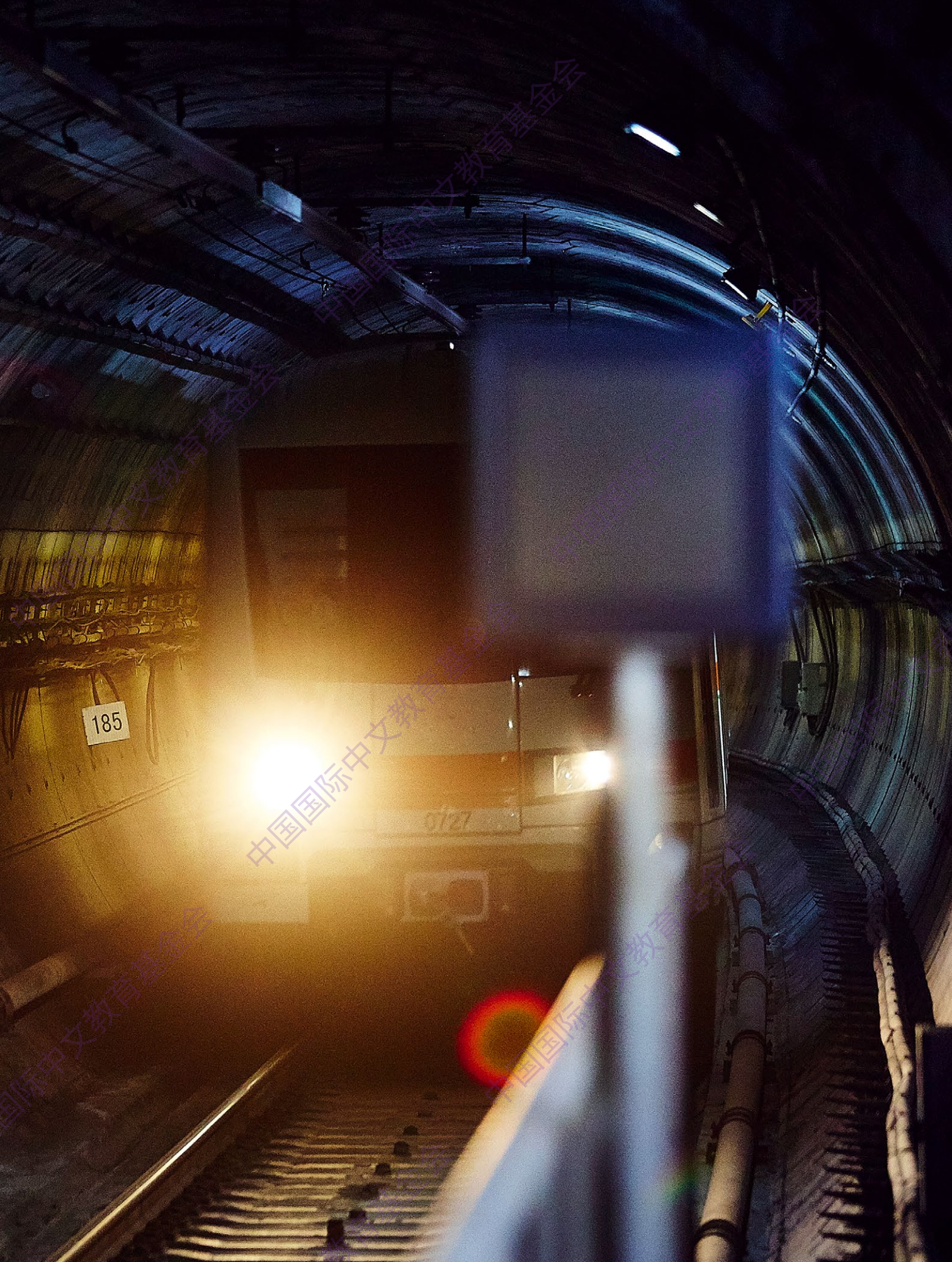
第五站 别样“网红打卡地” 民政局

在情人节这一天结婚，是很多年轻人的心仪之选。这一天，各地的民政局门口常常排起长队。情侣们选择在民政局的相机里留下爱情的模样，用象征永恒爱情的节日开启婚姻之旅。号称“最美民政局”的南京建邺民政局配有中式和西式场馆，领到“爱的号码牌”的新人们纷纷打卡拍照，脸上洋溢着幸福，可谓“喜结连理，万事胜意”。

在中国，每一年都会涌现许多别出心裁且创意十足的情人节网红打卡地。过去含蓄内敛的情感表达方式已然发生改变，中国年轻人正越来越勇敢、越来越直接地表达爱，在爱的节日里，与所爱的人，打卡一个浪漫的地点，留下一份难忘的回忆。

四通八达的地下交通

SHANGHAIS UNTERIRDISCHES
VERKEHRSNETZ VERBINDET
ALLE HIMMELSRICHTUNGEN



185

Im März dieses Jahres wurde das Shanghaier Metronetz mit der U-Bahn in Suzhou verbunden und der Testbetrieb aufgenommen. Nun können die Einwohner Shanghais mit der U-Bahn die klassischen Gärten von Suzhou besuchen oder zum Yangcheng-See fahren, um Krabben zu essen. Die Bewohner von Suzhou wiederum erreichen nun mit der U-Bahn die Nanjing-Road, den Yu-Garten oder das Shanghaier Disneyland. Das ist bemerkenswert, denn die beiden Städte liegen etwa 80 Kilometer voneinander entfernt. Wie viele andere chinesische Städte hat Shanghai in den vergangenen 20 Jahren kontinuierlich neue U-Bahn-Linien gebaut und bestehende erweitert. Die Länge des U-Bahn-Netzes der Metropole erreichte Ende 2021 830 Kilometer und ist damit das wohl längste U-Bahn-Netz der Welt.

EIN UNTERWASSERTUNNEL WIRD REALITÄT

Die U-Bahn-Tunnel von Shanghai wurden Anfang der 1990er Jahre gebaut, nachdem bereits in den 1960er Jahren erste Experimente und technische Erkundungen von Tunnelkonstruktionen stattgefunden hatten. Mithilfe einer speziellen Tunnelbohrmaschine wurde nach mehreren Jahren Bauzeit ein 2,5 Kilometer langer und 10 Meter breiter Flusstunnel fertiggestellt, der *Dapu Road Tunnel*. Obwohl nur wenigen Menschen bekannt, wird er in der Fachwelt als erster Flusstunnel Chinas angesehen. Die Böden in Shanghai bestehen aus schlammigem Ton mit einem hohen Wassergehalt.

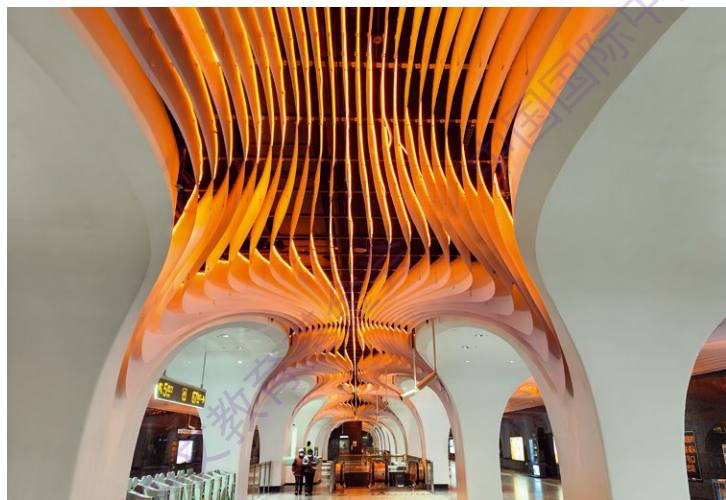
今

年3月份,上海地铁与苏州地铁实现贯通连接,开始试运行。从此,上海人可以乘着家门口的地铁去逛苏州古典园林,顺便去阳澄湖吃大闸蟹,苏州人也可以乘着地铁来南京路、豫园和迪士尼乐园游玩了。这可是相距约80公里的两个城市。不过,上海和中国众多其他城市一样,在最近的二十多年里,一直有新的地铁线路建设完成,也一直有新的线路开工建设,人们对此已经习以为常了。上海的地铁运行里程在2021年末已达到830公里,大概是世界地铁里程之最。

超大超长越江隧道变为现实

上海的地铁隧道始建于上世纪90年代初,而隧道施工实验和技术摸索在60年代就开始了。当时采用网格盾构结构,

International ist die Meinung verbreitet, dass der Bau von Tunneln in solchen Böden mit hohen Risiken verbunden ist. Nach dem erfolgreichen Bau des ersten Tunnels folgten in Shanghai nach und nach weitere Flusstunnel. Heute gibt es mehr als zehn dieser Tunnel in Shanghai, darunter einer mit zehn Kilometern Länge, der den Jangtse-Fluss unterquert. Er ist etwa 15 Meter breit und liegt bis zu 60 Meter unter der Wasseroberfläche. Am Bau des Tunnels war auch eine deutsche Firma beteiligt. In der Vergangenheit schienen Flusstunnel dieser Größe und Länge in vielen chinesischen Städten wie Nanjing, Wuhan, Shenzhen und Guang-



Unter der Erde geht es nicht nur um Funktionalität sondern auch um Schönheit. Die Yuyuan Station der Metro-Line 14 in Shanghai mit ihrer palastähnlichen Gestaltung gilt als die schönste der Stadt.

地底下也并不只讲究实用性,美观也是大写的原则之一。上海地铁14号线豫园站因其展现豫园灯会流光溢彩以及其他传统元素的创意设计而被市民赞为美冠全城

zhou ein Szenario aus der »Science-Fiction« zu sein, doch heute diskutieren Ingenieure sogar den Bau eines Tunnels zwischen dem Festland und Taiwan. Mit der Verbesserung der chinesischen Technologie und größerer Erfahrung bei Design und Bau innerhalb und außerhalb Chinas konnten moderne Methoden für die Verringerung von Konstruktionsrisiken in der Tunnelbauindustrie entwickelt werden.

U-BAHN-NETZ IN ALLE HIMMELSRICHTUNGEN

In Shanghai gibt es ein weit verzweigtes U-Bahn-Netz mit über 500 Stationen. Drei wichtige Verkehrsknotenpunkte erleichtern die Orientierung: Der erste ist der *Hongqiao-Hub* im Westen von Shanghai, der den Hongqiao-Flughafen mit dem Hongqiao-Hochgeschwindig-



经过多年的建设, 终于建成一条宽直径10米宽、长度为2.5公里的越江公路隧道——“打浦路隧道”。尽管这条隧道很短, 现在的人们知之不多, 但它在中国工程界被认为是“中国越江第一隧”。上海的地层是富含水分的淤泥质粉质粘土。国际上普遍认为, 在这样的土质上建设隧道, 施工风险比较大。“第一隧”成功之后, 上海陆续建设了几条越江公路隧道, 现在上海越江公路隧道有10余条, 其中2009年建设的一条长江越江隧道长约10公里, 宽15米, 最大水压约60米, 有德国制造公司参与合作建设, 是可以载入世界隧道工程史册的伟大工程。类似这种曾被认为不可能建设的超大超长越江隧道在中国的南京、武汉、深圳、广州等很多城市都有, 还有工程师在讨论跨台湾海峡通往中国台湾的隧道呢。随着中国工业水平的提高, 同时伴随着国内外企业设计施工经验的积累, 隧道工程界应对施工风险的解决方案也越来越丰富, 科幻正在一步步变为现实。

keitszug und den U-Bahn-Linien 2, 10 und 17 verbindet. Der zweite ist die Station *People's Square* im Stadtzentrum, wo sich die Linien 1, 2 und 8 kreuzen. Der dritte ist die Station *Longyang Road* in Pudong im Osten der Stadt, die mit der Magnetschwebbahn und der U-Bahn zum Pudong-Flughafen verbunden ist.

Als ich Anfang der 1990er Jahre gerade mein Studium beendet hatte, arbeitete ich einige Monate in einem Tunnelabschnitt in der Nähe des *People's Square*. Obwohl ich damals nur ein einfacher Arbeiter war, bin ich heute noch stolz auf meinen Beitrag zum Bau dieses Tunnels. Die Station befindet sich in der Nähe vieler bekannter Gebäude wie dem Shanghai-Museum, dem Shanghai Grand Theatre, dem Shanghai Urban Planning Exhibition Center und dem Shanghai Municipal Council. Wenn man aussteigt, befindet man sich auf der berühmten Einkaufsstraße Nanjing Road, von der man zum Bund spazieren und den Blick auf die Wolkenkratzer im Finanzviertel von Lujiazui in Pudong genießen kann. In der Nähe des Bahnhofs befindet sich auch die in den 1930er Jahren errichtete Shanghai Concert Hall, das erste Kino Chinas. Der *People's Square* ist also nicht nur ein Verkehrsknotenpunkt mit vielen U-Bahn-Linien und hohem Passagieraufkommen, sondern auch ein Ort mit Geschäften, Kultur und Kunst, an dem Geschichte und Moderne aufeinandertreffen.

Die längste U-Bahn-Linie in Shanghai ist die Linie 16 mit einer Gesamtlänge von 60 Kilometern, von denen 15 Kilometer unterirdisch und 45 Kilometer überirdisch verlaufen. Sie reicht bis nach Lingang im Bezirk

四通八达的地铁线路

上海的地铁线路由500多座地铁站点相连, 星罗棋布。要大致把握上海地铁的走向, 请先记住这三个自西向东分布的地铁交通枢纽: 一个是虹桥枢纽站, 位于上海中心城区的西部, 与虹桥高铁站、虹桥机场相连, 地铁2号线、10号线还有17号线交汇于此; 一个是人民广场站, 在市中心, 1号线、2号线和8号线也交汇于此; 还有一个是浦东的龙阳路地铁站, 去浦东机场的磁悬浮和多条地铁线路都交汇于此。

90年代初大学刚毕业的时候, 笔者曾经在人民广场站相连的隧道盾构区间工作过几个月。这个站地面上有上海博物馆、上海大剧院、上海城市规划展示馆、上海市政厅等上海标志性建筑, 出站就是著名的南京路步行街, 沿着这条路可以走到外滩, 一览浦东陆家嘴金融中心众多高楼大厦的风采。值得一提的是, 附近的上海音乐厅, 前身是建于上世纪30年代的中



Pudong, wo viele weltbekannte Unternehmen ansässig sind. In der Nähe befindet sich auch die Donghai-Brücke, eine 33 Kilometer lange Überseebrücke, sowie der Tiefwasserhafen Yangshan, ein wichtiger Hafen für Frachtschiffe aus der ganzen Welt. Hier kann man hautnah erleben, dass Shanghai mit der ganzen Welt verbunden ist. 🌐

Der Autor, **Zhang Heng**, hat einen Abschluss in Geotechnik von der Tongji-Universität und war im Tunnelbau tätig.

国第一家大戏院。总之，人民广场地铁站不仅是巨大的人流和多条线路的交汇处，也是商业、人文和艺术的聚集地，更是历史和现代相遇的大舞台。

在上海四通八达的地铁线路中，16号线是上海最长的地铁线路，总长度达到60公里，其中地下线路约15公里，地上45公里，可以抵达上海浦东新区的远郊——临港新区。这里有很多世界知名企业的大型制造基地，附近有一条33公里长的跨海大桥——东海大桥，还有迎接全世界海运商船的大港口——洋山深水港，上海城市精神“海纳百川”的寓意可以在这里亲身感受到。 🌐



Endstation der Metro-Line 16 ist der Tiefwasserhafen Yangshan, nachdem sich die längste U-Bahn-Linie Shanghais 60 km durch die Stadt geschlängelt hat.

地铁16号线在穿越整个上海、逶迤绵延60公里后，终于到达终点站——洋山深水港

关于作者：张恒，毕业于同济大学岩土工程系，曾在隧道施工公司和隧道掘进设备公司任职。

Trolleybusse in Shanghai — eine Zufalls- begegnung

在上海邂逅 无轨电车

Text / 文: Qian Junni 钱俊妮 & Zhou Qianqian 周茜茜

Aus dem Chinesischen / 德文翻译: Maja Linnemann 马雅





在 Shanghai, wo schon früh deutsche Straßenbahntechnologie eingesetzt worden war, gab es einst mit 22 Linien und fast 1000 Trolleybussen das größte Trolleybus-System Asiens. Mit 110 Jahren ist es auch das am längsten ununterbrochen betriebene Trolleybus-System der Welt. Für Generationen von Shanghaierinnen und Shanghaiern war es die beliebteste Art der Fortbewegung, in so einer Blechkiste mit zwei »coolen Zöpfen auf dem Dach« zu sitzen und langsam durch die Menschenmengen zu schaukeln. Weil die beiden Stangen an der

Oberseite der Busse Mädchenzöpfen ähnelten, waren die Oberleitungsbusse umgangssprachlich als »Zopfswagen« bekannt.

Heute sind die Trolleybusse zwar nicht mehr das wichtigste öffentliche Verkehrsmittel, aber es gibt in Shanghai immer noch sieben solcher Linien und fast 200 Hybrid-Elektro-Trolleybusse, die täglich durch die Straßen der Stadt fahren. Sie verbinden das alte und das neue Shanghai miteinander und transportieren die Erinnerungen der Menschen mehrerer Generationen.

Straßenszene in Shanghai in den 1930/40er Jahren: Herausgesprungene Stromabnehmer eines Oberleitungsbusse werden wieder befestigt



20世纪三四十年代的上海街头，人们正在手动为“翘辫子”的无轨电车接上架空线

上海作为早期引进德国无轨电车技术的城市，曾一度拥有全亚洲最大的无轨电车系统，包括22条电车线路和近1000辆的无轨电车，拥有全世界连续运营时间最长的无轨电车系统，至今已有110年的历史。在上一代上海人的回忆中，曾经最热门的交通方式就是坐在头顶酷酷“辫子”的铁皮箱子里，慢悠悠地行驶

在人潮声浪中。因为无轨电车顶上的两根集电杆酷似姑娘梳的辫子，因此被上海人称为“辫子车”。

如今，无轨电车虽然早已不是公众出行的主要工具，但仍有7条线路、近200辆双源无轨电车每天穿梭在上海街头，串联起新旧上海的百年光阴，承载着几代人的城市记忆。

GUTE FREUNDE AUF DEM TROLLEYBUS NR. 25

»Als ich das erste Mal mit dem Trolleybus fuhr, verliebte ich mich in dieses märchenhafte Gefühl. Auf einem Fensterplatz zu sitzen, auf den Suzhou-Fluss zu schauen und dem reibenden Geräusch der Oberleitungen zu lauschen, hat etwas ganz Besonderes.« Das sind die Worte von Zheng Yuanjie, einem jungen Mann Ende 30, der in Shanghai geboren und aufgewachsen ist. Von Schulausflügen über gemütliche Fahrten nach der Arbeit bis hin zu seinen Aufnahmen verschiedener Linien mit der Kamera haben die Trolleybusse seine Jugend begleitet.

Der Trolleybus wird über zwei Stromabnehmer mit Gleichstrom betrieben. Wenn die Straße jedoch uneben oder die Geschwindigkeit in der Kurve zu hoch ist, können sich die Stromabnehmer, die »Zöpfe«, von den Oberleitungen lösen und nach oben knicken, so dass der Trolleybus ohne Strom mitten auf der Straße stehen bleibt. Einmal, Anfang der 2000er Jahre, sah Zheng Yuanjie einen Trolleybus der Linie 25 in einer Kurve unweit von seinem Haus entfernt stehen, dessen zwei »Zöpfe« zu Boden gefallen waren und nicht wieder befestigt werden konnten. Der Fahrer war damit beschäftigt, die ungeduldigen Fahr-



gäste aussteigen zu lassen und auf das Einsatzfahrzeug zu warten, das ihm zur Hilfe kommen sollte. Auch Zheng Yuanjie wollte seine Hilfe anbieten und kam mit dem Fahrer, Herrn Xiang, ins Gespräch. Zheng Yuanjie und Herr Xiang unterhielten sich über alles Mögliche, vom Modell und Zustand des Buses bis hin zu den Veränderungen des Verkehrs, und es war, als würden sie sich schon ewig kennen. Danach fuhr Zheng Yuanjie in seiner Freizeit oft mit dem Bus der Linie 25 und begleitete Herrn Xiang von der ersten bis zur letzten Station, um sich mit ihm zu unterhalten und mit seiner Spiegelreflexkamera den Arbeitsalltag des Fahrers festzuhalten. Dabei lernte Zheng Yuanjie von Herrn Xiang

Zheng Yuanjie und Herr Xiang auf dem Trolleybus der Linie 25

郑原桀与向师傅在25路公交车上

25路电车上的“忘年交”

“第一次乘坐无轨电车，我就爱上了那种奇妙的感觉。坐在靠窗的座位，看着途径的苏州河，听着电车架空线的摩擦声，有种特别的腔调。”这是在上海土生土长、85后青年郑原桀的感叹。从上学时的出行。到工作后闲暇乘逛，再到后来带着摄像设备去拍摄不同线路的无轨电车，对他来说，无轨电车是见证与陪伴他成长的特别“伙伴”。

无轨电车采用直流供电，需要两根触线为无轨电车直接供电，不过在行驶中遇到道路不平或拐弯速度太快，“辫子”就可能脱离电线而向上翘起来，电车失去动力后在马路正中进退两难，这是许多老上海人经历过的尴尬事。21世纪初的某一天，郑原桀在离家不远的拐弯处看到一辆停着的25路无轨

电车，头顶的两根“辫子”都掉到了地上，无法接回原位，司机师傅无奈又焦急地疏散赶时间的乘客，等着抢修车前来支援。

郑原桀主动上前去帮忙，跟师傅攀谈起来，司机姓向。郑原桀与向师傅从车型车况聊到交通变迁，一见如故。自此，小郑就常常在闲暇时间坐上25路车，跟着向师傅从首发站乘到终点站，在工作间隙谈天说地，用单反相机记录下不少向师傅的工作场景。而小郑的驾驶技术也在向师傅的指导下不断精进，生活中的困惑也聆听向师傅的建议，年龄相差三十岁的两个人因为25路无轨电车成为多年的“忘年交”。

25路途经不少杨浦的知名地标性建筑——杨树浦巡捕房旧址、沪东工人文化宫、八埭头和下海庙，还有为数不少大型工厂。坐在车上随行，看到一

viel über gute Fahrtechnik und erhielt zudem auch viele Ratschläge für das Leben und die Arbeit. Die beiden Männer, die altersmäßig dreißig Jahre auseinander liegen, verbindet über den Trolleybus der Linie 25 eine langjährige Freundschaft.

Die Linie 25 führt an vielen bekannten Sehenswürdigkeiten des Bezirks Yangpu vorbei – der ehemaligen Yangshupu-Polizeistation, dem Hudong Arbeiterkulturpalast, Badaitou und dem Xiahai-Tempel sowie an vielen großen Fabriken. So sieht man auf dieser Fahrt die sich verändernde Landschaft entlang des Suzhou-Flusses mit alten und neuen Gebäuden im Wechsel und kann sich ein Jahrhundert Shanghaier Geschichte vergegenwärtigen. An einem Feiertag mit dem Trolleybus der Linie 25 von Dayangpu ins Stadtzentrum zu fahren und dann zu Fuß durch die Nanjing Road zu spazieren, ist ebenfalls ein großes Vergnügen.

Als Herr Xiang Trolleybusfahrer wurde, befand sich dieses Transportmittel gerade in einer Phase des Aufschwungs. Trolleybusfahrer und -schaffner waren sehr begehrte Berufe mit Gehältern und Sozialleistungen, um die sie von vielen beneidet wurden. Von Montag bis Samstag war Herr Xiang in der Schicht von 4:15 Uhr bis 12 Uhr eingesetzt, und sein Tagesablauf unterschied sich von dem der meisten Stadtbewohner: Er ging am frühen Abend zu Bett, weil er um zwei oder drei Uhr

morgens aufstehen musste. Dann fuhr er mit einem Pendlerbus zum Depot, überprüfte die Fahrzeugparameter und stellte sicher, dass das Fahrzeug vor der Abfahrt in gutem Zustand war. Dann begann Herr Xiang seine erste Tour noch vor Sonnenaufgang. Sein berufliches Gedächtnis ist geprägt von einem Bild des städtischen Lebens, das mit der Sonne erwacht und sich mit einer Busladung Fahrgäste entfaltet.

Nach Ansicht von Herrn Xiang gab es für die Fahrer von Oberleitungsbussen neben den unangenehmen Momenten, wenn die Abnehmerstangen aus der Leitung sprangen, auch noch andere: die Fahrer mussten häufig zwischen Tag- und Nachtschicht wechseln, lange sitzen, hatten nur wenige Toilettenpausen und mussten daher aufpassen, nicht zu viel zu trinken. Außerdem mussten sie schnell auf Extremwetter und besondere Vorfälle im Straßenverkehr reagieren können. Trotzdem konnte Herr Xiang seine Karriere auf der Trolleybuslinie 25 mit einer »Silbermedaille für sicheres Fahren« krönen, nachdem er in seiner 35-jährigen Berufslaufbahn von den 1980er Jahren bis zu seiner Pensionierung im Jahr 2016 insgesamt 700 000 unfallfreie Kilometer gefahren war. Das entspricht einer fast 17-maligen Umrundung des Erdäquators.

幢幢老建筑和新建筑的交替,看苏州河边的风貌变化,那就是一部上海的百年历史。在休息日,坐上25路“辫子车”,从“大杨浦”开往市中心,步行去逛逛南京路,亦是一份愉快的回忆。

向师傅成为一名无轨电车司机时,正处于上海无轨电车快速发展的时期。电车售票员跟司机是相当“吃香”的职业,工资收入与福利都让人羡慕。每周一到周六,向师傅负责凌晨4点15分到中午12点的班次。生活作息和常人完全不同——每天傍晚睡觉,凌晨两三点醒来,乘坐通勤接驳车到公交车公司准点上班,发车前检查车辆参数,确保车辆状态良好,天还没亮就在城市中穿梭。向师傅的职业记忆里,总有那么一幅伴着朝阳升起、载着一车乘客徐徐展开的城市生活画卷。

在向师傅看来,无轨电车的驾驶不仅常常遇

上“翘辫子”的尴尬情况,而且常常要颠倒日夜,长时间久坐,不能频繁上厕所,需要控制饮水量,还需要具备应对各种极端天气、路面突发情况的迅速反应能力。尽管如此,向师傅还是用一枚“安全驾驶银牌”为自己的25路电车生涯画上了完满的句号——自80年代到2016年退休,向师傅在35年的职业生涯中无事故安全驾驶总里程高达70万公里,几乎相当于绕了地球赤道17圈。

“辫子车”： 见证城市更新和发展

向师傅在25路电车的驾驶座上一坐就是三十余年,时代的变迁通过点点滴滴在向师傅的记忆中鲜活起来。

DER TROLLEYBUS: ZEUGE DER STADT- ERNEUERUNG UND -ENTWICKLUNG

Die Veränderungen in den mehr als 30 Jahren, die Herr Xiang auf dem Fahrersitz eines Trolleybusses der Linie 25 saß, sind ihm sehr gut in Erinnerung geblieben.

»In den frühen 80er Jahren betrug der Fahrpreis 4 Fen. Dafür konnte man damals ein Frühstück kaufen, eine Fahrt war also

nicht gerade billig. Manche Leute stiegen eine Haltestelle früher aus, um Geld zu sparen, und gingen zu Fuß zu ihrem Ziel. Dann stiegen die Einkommen der Menschen und auch die Fahrpreise wurden nach und nach erhöht, bis die Fahrt in einem nicht klimatisierten Bus zum Ende des 20. Jahrhunderts einen Yuan und in einem klimatisierten Bus zwei Yuan kostete.«

»Früher war das Busfahren wirklich schwierig, die Straßen waren sehr schmal und voller Menschen, außerdem querten ständig Autos die Straße von rechts oder links. Wegen

Die 1970er und 80er Jahre waren die Blütezeit der »Zopfbusse«



“80年代初时，票价是4分钱，那个时候4分钱可以买一份早餐，价格不算便宜。有人会为了省车费早一站下车，步行到目的地。后来大家收入逐渐提高了，票价也逐步提高，到了20世纪末非空调车一元，空调车两元。”

“以前开车真的难，道路窄，道路两边人又多，还有不少横向过来的车子，人车都多得不得了，只

能开开停停，车速有时候都不超过5码，感觉车都是被街上的人推着走的。现在真的不一样了，马路更宽了，车更好开了。”向师傅看向窗外的四平路，这条路已从曾经的双向两车道拓宽为双向六车道。20世纪80年代起，上海开启旧城改造，对老旧住宅区进行改造，街道两侧的建筑向内收缩，路中央的绿化带得以扩建，增设地下隧道、拓宽人行道，

上世纪七十年代是“辫子车”的客流巅峰时代

der vielen Menschen und Autos konnte man nur im Stop-and-Go-Modus fahren, manchmal lag die Geschwindigkeit nur bei fünf Stundenkilometern. Es fühlte sich an, als würde das Auto von den Menschenmassen auf der Straße vorwärts geschoben. Jetzt ist es wirklich anders, die Straßen sind breiter und es fährt sich viel besser.«

Herr Xiang blickt aus dem Fenster auf die Siping Road, die von ehemals zwei Fahrspuren in jeder Richtung auf sechs Fahrspuren in jeder Richtung verbreitert worden ist. Seit den 80er Jahren des 20. Jahrhunderts wurden die

Altstadt Shanghais und die alten Wohngebiete umgebaut und erneuert. Die Häuser zu beiden Seiten der Straße wurden zurückgebaut und die Grünstreifen in der Mitte der Straße verbreitert, es wurden Unterführungen gebaut und die Bürgersteige verbreitert, wodurch die Kapazitäten der Straßen stark erhöht wurden. Viele bekannte Straßen wie die Nanjing East Road und die Huaihai Middle Road wurden verbreitert und ausgebaut, so dass sie nach und nach zu wichtigen Verkehrsadern und Geschäftszentren der Stadt wurden und einen Beitrag zur Entwicklung der Stadt leisteten.

Am letzten Arbeitstag vor seiner Pensionierung fährt Herr Xiang den Trolleybus Nr. 25 zurück ins Depot und kontrolliert zum letzten Mal den Innenraum



退休当日, 向师傅将25路无轨电车开回停车场, 最后一次对车内进行检查

从而大大提高道路的通行能力。许多知名的道路, 如南京东路、淮海中路等, 经过拓宽扩建, 陆续成为城市的重要交通干道和商业中心, 为城市的发展提供了强大的支撑。

无轨电车系统本身也在百年中不断沉与浮。上世纪五六十年代, 中国各地迅速建立城市无轨电车系统。90年代初, 上海地铁建成, 分流了公交车的载客量, 加上新型的公交车投入使用, 出门乘坐“辫子车”的人越来越少。上世纪90年代到2010年, 大规模的“电改汽”使得中国拥有无轨电车的城市也减少了将近三分之二。

尽管无轨电车的规模在不断缩小, 却纪录着老上海人弥足珍贵的“回忆杀”。2022年, 为了将城市的发展和历史记忆融合, 上海以无轨电车为载体, 开始打造人文公交特色线路车。无数网友们从多种设计方案中投票选出最喜欢的装饰方案“上海印象”, 为电车穿上“新装”。从车身设计到车厢布局都有别具一格的海派元素, 车头小灯、车身铆钉以及车顶上的“辫子”都独具复古特色。

Das Trolleybus-System hat im Laufe eines Jahrhunderts manches Auf und Ab durchgemacht. In den 1950er- und 60er-Jahren wurden in ganz China in kurzer Zeit städtische Oberleitungsbussysteme eingerichtet. Anfang der 1990er-Jahre wurde in Shanghai mit dem Bau der U-Bahn begonnen, wodurch sich die Passagierströme neu verteilten. Hinzu kam die Inbetriebnahme neuer Verkehrsmittel im ÖPNV, sodass immer weniger Menschen mit dem Trolleybus unterwegs waren. Von den 1990er Jahren bis 2010 verringerte sich durch die massive Umstellung von Elektro- auf Erdgasbetrieb auch die Zahl der Städte mit Oberleitungsbussen um fast zwei Drittel.

Auch wenn der Trolleybus aus dem Alltag der Städte weitgehend verschwunden ist, so ist er doch ein kostbarer Mosaikstein im kulturellen Gedächtnis der älteren Shanghaier. 2022 wurde der Trolleybus zum Vehikel für die Einrichtung einer »humanistischen Buslinie« erkoren, die die Entwicklung der Stadt mit ihrem historischen Gedächtnis verbinden soll. Der Trolleybus erhielt ein neues »Kleid«, über dessen Design im Internet abgestimmt werden konnte. Ausgewählt wurde der Entwurf »Shanghai Impressions«. Von der Karosserie bis zur Einrichtung der Wagen gibt es unverwechselbare Elemente des *Haipai*-Stils aus dem Shanghai der 1920er Jahre, wie die kleinen Lichter an der Frontseite, die Nieten an der Karosserie und die »Zöpfe« auf dem Dach.

STÄDTE FÜR EIN SCHÖNERES LEBEN

Im Oktober 2022 wurde ein neues »Weißbuch zur Verkehrsentwicklung in Shanghai« veröffentlicht, das als Handlungsleitfaden für die Verkehrsentwicklung der Metropole im nächsten Jahrzehnt dienen soll. Shanghai wird die effektive Verbindung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern verstärken, die Integration der beiden Netze von Schienenverkehr und Bussen weiter vorantreiben und sicherstellen, dass mehr als 80 % der Bahnhöfe in einem Umkreis von 50 Metern über einen Busanschluss verfügen. Die wichtigsten Städte im Großraum Shanghai sollen innerhalb von 1,5 Stunden und die wichtigsten Städte im Jangtse-Delta innerhalb von 2 Stunden erreicht werden können. Da die Oberleitungen der Stadt unter die Erde verlegt wurden, wurden die Trolleybusse der Linien 6, 8, 13, 22 und 28 sowie auch die Linie 25 durch moderne Elektrofahrzeuge ersetzt. Die Linie 25 hat die Bühne der Geschichte verlassen und wurde durch das Hybrid-Modell »Weiße Vajra« der Shanghai Sunwin Bus Corporation ersetzt. Von der Straßenbahn über den Trolleybus bis zum Hybrid-Elektrobus ist jede Generation von Bahnen und Bussen ein Merkmal der Entwicklung und des Wandels der Stadt Shanghai.

城市,让生活更美好

2022年10月,新一轮《上海市交通发展白皮书》发布,成为未来十年上海交通发展的“行动指南”。上海将加强不同交通方式之间的有效衔接,进一步推进轨道交通与地面公交“两网融合”,确保80%以上的轨道交通站点周边50米半径范围内有公交换乘,上海大都市圈主要城市可在1.5小时内到达,长三角主要城市则可在2小时内到达。随着城市架空线入地,包括25路在内的6路、8路、13路、22路、28路等无轨电车都陆续“改汽”,采用纯电动车运行。25路公交“辫子车”正式退出历史舞台,取而代之的是申沃新能源公交车“白金刚”。从有轨电车、无轨电车,到双源无轨电车,每一代电车车型都见证着上海这座城市的发展与变迁。



HAO
CHI!



好吃！

凉

拌

腐

竹



**Verwirrt von langen Zutatenlisten
aus chinesischen Rezeptbüchern?
Unsere Kochkolumne »Hao Chi!«
kommt zur Rettung.**

Rezepte / 食谱: Wu Yuhang 吴雨航
Text / 文: Jonas Borchers 乔宇轩
Fotos / 图: Thomas Rötting 岳拓

Ein Glas warme Milch, ein paar Minuten und schon hat sich eine Haut gebildet. Bei manchen ruft diese Haut Ekel hervor, doch die Haut der Sojamilch wird in China hoch geschätzt, in großen Mengen hergestellt und es gibt sie in jedem chinesischen Supermarkt und an jedem Tofu-Stand getrocknet zu kaufen. Für ihre Zubereitung gibt es viele Varianten: der Sojahaut-Salat gehört zu den Klassikern. Dafür benutzen wir aufgerollte Sojahaut, die wegen ihrer Form »Bambus-Tofu« – fǔzhú – genannt wird. Außerdem zeigen wir in diesem Rezept, wie ein einfaches Chiliöl selbst gemacht wird.



ZUTATEN

- 50 g »fǔzhú«-Sojahautrollen
- 50 g Macadamianüsse
- 1 kleine Gemüsezwiebel
- 1 kleine Knolle Ingwer
- 3 EL Chiliflocken
- 1 EL Sichuanpfeffer
- 1 EL weißer Sesam
- 120 ml neutrales Speiseöl (z. B. Keimöl)
- 1 Bund Koriander, nach Geschmack
- 1 EL chinesischer Reiswein-Essig
- 2 EL leichte Sojasauce
- Salz nach Geschmack

Sojahaut-Salat



Fūzhú in einen Behälter mit ausreichend kaltem Wasser geben und mindestens 2 Stunden einweichen lassen.



Sojahaut auswringen und mit einem Küchentuch abtupfen.



Pfanne auf mittlerer Hitze heiß werden lassen und Macadamianüsse darin rösten, bis sie gut angebräunt sind.



Zwiebeln schälen und vierteln. Ingwer waschen (wenn nicht bio, dann ggf. schälen) und in Scheiben schneiden. Chiliflocken und Sesam in einer hitzebeständigen Schüssel vermischen. Die Schüssel muss groß genug sein, um später das gesamte Öl zu fassen.



Zwiebeln und Ingwer zusammen mit dem Öl in einen ausreichend großen Topf geben und erhitzen, bis Zwiebeln und Ingwer gut gebräunt sind.



Topf vom Herd nehmen und Sichuanpfeffer zum Öl hinzugeben. Wenn das Öl auf ca. 165 Grad Celsius abgekühlt ist, vorsichtig durch ein Sieb in die Schüssel mit den Chiliflocken und dem Sesam geben. Zwiebeln, Ingwer und Sichuanpfeffer sollten dabei herausgesiebt werden.



Chiliöl mit hitzebeständigen Stäbcheniterrühren, bis keine Blasen mehr aufsteigen. 1 EL Sojasauce hinzugeben.



Geröstete Macadamianüsse fein hacken und eingeweichte Sojahaut in ca. 3 cm lange Stücke schneiden.



Blätter von den Korianderstengeln abzupfen und Stengel fein hacken. Nun alles vermengen und mit 2 EL Chiliöl, 1 EL Sojasauce, 1 EL Reisweinessig und ggf. Salz abschmecken.

Fluss/
Strom

Klasse/
Grad

流 liú

fließen

zirkulieren

sich verbreiten



DIE ENTWICKLUNG DES SCHRIFTZEICHENS 流



Bronzeinschriften
金文 jīnwén



Kleine Siegelschrift
小篆 xiǎozhuàn



Vereinfachtes Schriftzeichen
简体字 jiǎntǐzì

流水不腐户枢不蠹

liú shuǐ bù fǔ hù shū bù dù
wer rastet, der rostet (wörtl.: fließendes Wasser wird nicht schal, Türangeln werden nicht wurmstichig)

云散风流

yún sàn fēng liú
in alle Winde zerstreut

REDEWENDUNGEN MIT 流

中流砥柱

zhōng liú dǐ zhù
der Fels in der Brandung

Die Genese des Schriftzeichens 流 liú zeigt eines ganz eindeutig: es symbolisiert das Fließen der Dinge selbst. Was heute das Wasserradikal 氵 auf der linken Seite ist, stellte ursprünglich einen Strom dar, der einen Gegenstand mit sich fortreißt. Im modernen Chinesisch gehört 流 liú aufgrund seiner vielen Bedeutungen zu den Schriftzeichen des alltäglichen Gebrauchs, den 常用字 chángyòng zì.

Das Wasser als beherrschendes Element macht die erste der drei größeren Bedeutungsebenen aus. 流 liú beschreibt das Fließen von Flüssigkeiten und Gewässern: Tränen, Blut, Bächen und Flüssen. Aber auch das Fließen von Waren- und Finanzströmen kann damit zum Ausdruck gebracht werden.

Die zweite Ebene beschäftigt sich mit dem Resultat dieses Fließens. So enthält 流 liú die Bedeutung des Zerstäubens, Trennens und Verwässerns. Es kann ausdrücken, dass eine Sache degeneriert, moralisch verkommt, dass Strukturen aufgebrochen und ihre Einzelteile zerstreut werden.

Die dritte Bedeutungsebene zeigt Klassen beziehungsweise Grade an. Eine erstklassige Universität nennt man demnach auf Chinesisch 一流大学 yīliú dàxué.

WÖRTER MIT 流

流行

liúxíng
beliebt, angesagt, weit verbreitet

流泪

liú lèi
Tränen vergießen

流汗

liúhàn
schwitzen

河流

héliú
Fluss

AUF DEN MUND
GESCHAUT!

说·就·

shuō...jiù...
GESAGT – GETAN!

Ja, es gibt diese Leute, die gleich Nägel mit Köpfen machen! Im Chinesischen lassen sich solche Sachverhalte prima mit der Konstruktion 说 + Verb + 就 + Verb beschreiben.

Im Deutschen lässt sich das Ganze mit Ausdrucksweisen wie »gesagt – getan«, »nicht lange fackeln«, »kurzen Prozess machen« oder »etwas einfach (ohne lange zu überlegen) durchziehen« übersetzen.

Vokabeln

说离就离 *shuō lí jiù lí*
sich ohne lange zu überlegen einfach
scheiden lassen

说走就走 *shuì zǒu jiù zǒu*
sagen, dass man geht und es dann
auch einfach so durchziehen

姓张的, 把你的结婚证拿出来!

Anwesender Zhang,
den Heiratsausweis herausholen!

老婆, 你别激动行不行啊。有事儿
咱们可以好好说呀, 你冷静冷静!

Liebling, jetzt tu' doch nichts Unüberlegtes!
Es gibt doch nichts, worüber wir nicht reden
könnten. Jetzt beruhige dich doch!

我没激动啊! 我只是要离个婚而已啊!

Ich tue nichts Unüberlegtes! Ich möchte mich
einfach scheiden lassen, sonst nichts!

老婆, 你怎么就不相信我呢。我在外面
真没什么呀, 车里的那件衣服真的是同事的啊。

Liebling, wieso glaubst du mir denn nicht? Ich habe
nichts mit einer anderen. Das Kleidungsstück im Auto
gehört wirklich einer Kollegin.

你少废话! 快拿出来, 别想耽误时间!

Spar dir das Gefasel! Jetzt gib schon den
Ausweis. Glaub' ja nicht, dass du mich hier
hinhalten kannst!

这婚你别说离就离行不行,
哪儿那么容易啊! 咱们再好好谈谈嘛。

Jetzt mach' doch bitte mit unserer Ehe nicht einfach so
kurzen Prozess! So einfach ist das doch alles nicht! Lass
uns doch noch mal in Ruhe über alles reden.

还有什么可谈的呀, 这种事儿
也不是一次两次了。我不管, 你快点儿!

Was gibt's denn da noch zu reden. Wir reden
hier ja nicht über eins-zwei Mal. Ist mir egal,
jetzt mach' schon!

翻车

fān chē

»ETWAS AN DIE WAND FAHREN«

Mit viel PS und zu viel Bleifuß unterwegs auf der Überholspur? Vorsicht, Überschlagen! Im übertragenen Sinne gilt das auch für Chinas Datenautobahnen. Denn wer sich in den oberen Klickrängen der Internetstars und Influencer Fehlritte leistet, purzelt schnell tief.

翻车 *fānchē* – wörtlich: »der Wagen überschlägt sich« – nennt man dieses Phänomen auf Chinesisch. Jüngstes Beispiel eines solchen »Crashs« ist das des chinesischen Celebrity Wu Yifan (吴亦凡 *Wú Yìfán*). Lange raste der Sänger, Tänzer und Schauspieler, der einst als Mitglied einer K-Pop-Boyband seinen Durchbruch feierte, großspurig und scheinbar ungebremst durch Chinas Promi-Olymp, hatte zahlreiche lukrative Werbedeals im »Handschuhfach«, unter anderem mit Louis Vuitton, Bulgari, Porsche und L'Oréal. Seit einigen Tagen strauchelt der 30-jährige Beau jedoch inmitten eines heftigen Me-Too-Sturms. Mehrere Frauen werfen dem Star sexuelle Übergriffe vor, einige davon sollen zum Zeitpunkt des Geschehens noch minderjährig gewesen sein. Sie bezichtigen Wu einer Ausbeutungsmasche in Weinstein-Manier. Wu bestreitet die Vorwürfe und die Gegenkampagne seines PR-Teams läuft auf Hochtouren. Doch die Karriere des chinesischen A-Promis scheint gründlich gegen die Wand gefahren. Alle großen Werbepartner haben ihre Zusammenarbeit bereits aufgekündigt. Es scheint ein Überschlagenzenario par excellence zu werden.

Das chinesische Schriftzeichen 翻 *fān* bedeutet wörtlich übrigens (unter anderem) »umkippen, wenden« oder »umblättern« (翻页 *fānyè* – eine Seite umblättern). Es taucht zum Beispiel auch im Wort »übersetzen« auf (翻译 *fānyì*). Der Trendbegriff 翻车 *fānchē* entstammt einer Wortwolke rund um das Autofahrmotiv, die sich in den vergangenen Jahren in der chinesischen Netz- und Jugendsprache ausgebreitet hat. Begonnen hat alles mit dem Schlagwort 老司机 *lǎosījī* »versierter Chauffeur« – ein Synonym für jemanden, der alle Ecken und Winkel seines Metiers wie die eigene Westentasche kennt und anderen eine »Mitfahrgelegenheit« durch das fremde Terrain bietet. Dank der »Streckenkenntnis« und Hilfe des »*lǎosījī*« gelangen andere somit leichter ans Ziel.

Ursprünglich wurde »*lǎosījī*« vor allem in Foren und Chats zur Bezeichnung von versierten Surfern gebraucht, die Downloadlinks zu allen möglichen Ressourcen (资源 *zīyuán*), z. B. Spielen, Videos, Musik und E-Books, besaßen. Teilten diese »Chauffeure« ihre Quellen mit anderen Usern, hieß das »den Wagen fahren« (开车 *kāichē*). Wer das Ganze als Trittbrettfahrer herunterlud, »stieg in den Wagen ein« (上车 *shàngchē*) und wer auf der Suche nach Downloadquellen war (求资源 *qiú zīyuán*), bat am besten einen erfahrenen Fahrer, ihn »mitzunehmen« (老司机带带我! *Lǎosījī dàidai wǒ!*). Wurde das Material gelöscht, war im Internetjargon von 翻车 die Rede – die freie Fahrt auf der Datenautobahn hatte dann erst einmal ein Ende. Später stieg »*fānchē*« auch in der chinesischen Gamerszene zum Modewort auf. Wurde ein erfolgreicher Favorit überraschend vom Sockel gestoßen, sprach man auch hier vom »Autoüberschlag«.

Heute ist »*fānchē*« längst im chinesischen Alltagswortschatz angekommen, und zwar – je nach Kontext – als Synonym für »etwas vermässeln« oder »floppen«, sich mit etwas »auf die Schnauze legen«, als Gewinnertyp »einen Dämpfer kassieren« oder – um im Autobild zu bleiben – »etwas an die Wand fahren«. In diesem Sinne – bleiben Sie auch weiterhin schön in der Spur!

Der Text erschien zuvor in der Rubrik »Zur Sprache« des Mediums China.Table.

自以为是

zìyǐwéishì

EIN BESSERWISSE SEIN; SICH STETS IM RECHT GLAUBEN

Das Sprichwort 自以为是 *zìyǐwéishì* setzt sich zusammen aus 自以为 *zìyǐwéi* »sich für etw. halten, sich als etw. sehen« und 是 *shì* »richtig«. Am nächsten kommt ihm daher die deutsche Formulierung »glauben, man sei es«.

Die Redensart wird in zwei Bedeutungsvarianten verwendet: Zum einen zur Bezeichnung von notorischen Besserwissern, die sich stets im Recht glauben (总以为自己是 *zǒng yǐwéi zìjǐ shì duì de* »stets glauben, man selbst habe Recht/sei im Recht«) und keine Ratschläge von anderen annehmen (不接

受他人意见 *bù jiēshòu tā rén yìjiàn*); zum anderen zur Beschreibung von Zeitgenossen, die sich selbst für die Größten halten, die also ein in Relation zu ihren Fähigkeiten überproportionales Selbstbewusstsein pflegen und an notorischer Selbstüberschätzung leiden (认为自己很了不起 *rèn wéi zìjǐ hěn liǎobuqǐ* »glauben, man sei selbst grandios«).

In der Umgangssprache taucht dieses Sprichwort häufig auf und erweist sich zudem im Alltag als äußerst nützlich, wie die folgenden Beispielsituationen zeigen.

哎, 你觉得咱们部门新来的小吴怎么样呀?
Hey, was hältst du eigentlich von Xiao Wu, dem Neuen in unserer Abteilung?

不怎么样。
Nicht besonders viel.

啊? 为什么呀, 我觉得他还不错的。
Was? Warum denn das? Ich finde der ist ganz in Ordnung.

倒也没什么, 就是感觉他挺自以为是的。
Es gibt auch keinen echten Grund. Ich finde halt nur, dass er irgendwie ziemlich von sich selbst überzeugt ist.

哎呀, 现在的年轻人都这样, 只要人品不坏就好啦。
Ach, die jungen Leute sind doch heute alle so. Solange sie keinen schlechten Charakter haben, ist doch alles gut.

人品也不见得好哦, 刚来谁知道呢。
Sein Charakter muss ja auch nicht unbedingt gut sein. Wer weiß schon, er hat ja gerade erst hier angefangen.

矮油 (哎哟), 人家小吴怎么你了, 这么讨厌他?
Och Mensch, was hat unser Xiao Wu dir denn getan, dass er dir so gegen den Strich geht?

Zusätzliche Ausdrücke

不怎么样 *bù zěnmeyàng*
nicht so besonders/nicht so toll sein, nichts Besonderes sein

倒 *dào*
eigentlich, letztlich, doch, aber (im Gegenteil, zu dem was bisher gesagt wurde)

我倒没说什么! *wǒ dào méi shuō shén me*
Ich hab doch gar nichts gesagt.

说起来倒容易, 做起来就难了。
shuōqǐlái dǎo róngyì zuòqǐlái jiù nánle
Leichter gesagt, als getan.

倒也没什么 *dào yě méishénme*
Es ist ja eigentlich auch nichts.

人品 *rénpǐn*
Charakter, Persönlichkeit; Aussehen, Erscheinung

人品坏 *rénpǐn huài*
einen schlechten Charakter haben

不见得 *bùjiànde*
nicht unbedingt, nicht zwingend
谁知道 *shéi zhīdào*
wer weiß

矮油 *ǎiyóu*
Och komm! Och Mensch! (Interjektion)

人家 *rénjia*
er/sie (als Pronomen für eine Person, von der im Gesprächsverlauf bereits die Rede war; teils auch kokettierend von Frauen in Bezug auf die eigene Person verwendet)

他怎么你了? *tā zěnméi nǐ le*
Was hat er dir (denn) getan?

讨厌 *tǎoyàn*
nicht mögen, verabscheuen, hassen

Und du? 你呢?
你周围有没有自以为是的人? 他们是谁?
你是如何面对这样的人的?
你有时也是个“万事通”吗?
在哪个领域呢?

出租飞机, 飞的

chūzū fēijī, fēidī
Flugtaxi

交通路线

jiāotōng lùxiàn
Verkehrsführung

城市化

chéngshìhuà
Urbanisierung

步行

bùxíng
zu Fuß gehen

人行道

rénxíngdào
Fußweg

错过公共汽车

cuòguā gōnggòng qìchē
den Bus verpassen

短途公共交通

duǎntú gōnggòng jiāotōng
ÖPNV

公共汽车司机

gōnggòng qìchē sījī
Busfahrer

拥堵

yōngdǔ
Stau

堵在路上

dǔ zài lùshàng
im Stau stehen

最后一公里

zuìhòu yī gōnglǐ
letzte Meile

网约车

wǎngyuēchē
E-Hailing

打出租车, 打的

dǎ chūzūchē, dǎ dī
ein Taxi rufen

骑自行车

qí zìxíngchē
Rad fahren

城市规划

chéngshì guīhuà
Stadtplanung

基础设施

jīchǔ shèshī
Infrastruktur

公路网

gōnglùwǎng
Straßennetz

道路交通

dàolù jiāotōng
Straßenverkehr

EIN BILD –
VIELE WÖRTER

从A到B,
城市便捷出行
Von A nach B
in der City

HSK-Prüfungstermine 2023

Die HSK-Prüfung (汉语水平考试 Hanyu Shuiping Kaoshi) ist die offizielle internationale Standardprüfung zum Nachweis der Chinesischkenntnisse von Nicht-Muttersprachlern. Die HSKK-Prüfung (汉语水平口语考试 Hanyu Shuiping Kouyu Kaoshi) ist dagegen eine rein mündliche Prüfung.

KI Bonn

HSK 1–6: 16.9., 18.11.

KI Düsseldorf

HSK 1–6: 10.6.

KI Frankfurt

HSK 1–6: 18.11., 3.12. (Kassel)

KI Freiburg im Breisgau

HSK 1–6: 16.7.

KI Hamburg

HSK 1–6: 9.4.

KI Hannover

HSK 1–5, HSKK (Grund- und Mittelstufe): 14.5.

KI Leipzig

HSK 2–5, HSKK Grund- u. Mittelstufe: 12.5. (Dresden)

KI Metropole Ruhr (Duisburg-Essen)

HSK 1–6: 13.5., 16.9., 2.12.
HSKK (alle Stufen): 13.5., 2.12.

KI München

HSK 1–6: 13.5., 15.7., 15.10., 3.12.
HSKK, alle Stufen: 15.7.

KI Nürnberg-Erlangen

HSK 1–6: 16.7., 3.12.
HSKK, alle Stufen: 3.12.

KI Wien

HSK 1–6: 11.6.
HSKK, alle Stufen: 14.5.



Konfuzius-Institute

Weltweit gibt es mehr als 550 Konfuzius-Institute. Das erste wurde 2004 in Seoul eröffnet. Seit 2006 gibt es sie auch im deutschsprachigen Raum. Die Konfuzius-Institute widmen sich der Vermittlung der chinesischen Sprache und Kultur.

Ohrwurm 耳虫

In der neuen Kolumne »Was singt und hört China?« möchten wir die Songs vorstellen, die viele Chinesen und Chinesinnen zu unterschiedlichen Zeiten kannten, sangen, die überall zu hören waren und Generationen prägten. Wir beginnen mit einem Blick in die Geschichte und schauen auf Swinging Shanghai, die fortschrittliche, mondäne Metropole, in der China mit dem Westen und der Moderne zusammentraf und wo in den 1920ern nicht nur das chinesische Kino geboren wurde, sondern die moderne Pop-Kultur ihren Anfang nahm.

“中国人唱什么，听什么？”在新的专栏中我们想为读者介绍中国不同历史时期的流行歌曲，这些歌曲影响了各个时代的中国人。这一期让我们一起走进1920年代的上海，在这个先进、繁华的大都市，古老的中国遇到了西方和现代，中国的现代流行文化也在这里应运而生。



CHINAS ERSTER SCHLAGER: DAS LIEBESLIED »FEINES NIESELN« MAOMAO YU



LI JINHUI 黎锦晖
(Text und Musik 词曲)



LI MINGHUI 黎明晖
(Gesang 演唱)

中国的第一首流行歌曲——毁誉参半的爱情歌曲《毛毛雨》

Text / 文: Lao Du 老杜

Aus dem Chinesischen / 德文翻译: Maja Linnemann 马雅

Die Geschichte des modernen chinesischen Schlagers ist fast 100 Jahre alt. Sie begann 1927 mit dem Lied *Maomao yu* »Leichter Regen«, geschrieben und komponiert von dem berühmten Musiker Li Jinhui (1891–1967) und gesungen von seiner Tochter Li Minghui. Als es bekannt wurde, erhielt das Lied gemischte Kritiken. Einige lobten es für seine Wahrhaftigkeit, andere kritisierten es als vulgär oder sogar »pornografisch«. Die Schriftsteller Lu Xun und Zhang Ailing zum Beispiel hatten dazu sehr unterschiedliche Ansichten. Lu Xun war von dem Lied so abgestoßen, dass er es in seiner Kurzgeschichte »Ah Jin« als das »Schreien einer Katze, die gerade erdrosselt wird« beschrieb. Zhang Ailing hingegen mochte das Lied und übersetzte den Text ins Englische. Sie schrieb: »Ich mag »Maomao yu«, denn es hat die einfache Kraft eines Volksliedes. ... Es ist auf eine traditionelle, etwas umständlich-orientalische Art schön. Hör es dir noch zweimal an, und du wirst spüren, dass es so perfekt ist wie ein Stück Jade.« Auf die Kritik antwortete Li Jinhui, dass er seine populären Liebeslieder als Alternative zu den eindeutig pornografischen »rosa Liedchen«, die man damals in den städtischen Teehäusern und Restaurants hörte, geschaffen habe. Li schrieb auch mehrere Kinderopern und veröffentlichte zwei sehr erfolgreiche Schallplatten mit dem Titel *Family Love Songs* und *Patriotic Songs* im Jahr 1932. Während der Kulturrevolution wurden einige Stücke von Li Jinhui als pornografisch kritisiert. Li Jinhui starb 1967 im Alter von 76 Jahren in Shanghai. Im Laufe seines Lebens komponierte Li Jinhui eine große Anzahl musikalischer Werke und kann als Pionier der modernen chinesischen Unterhaltungsmusik.

回头望去, 中国现代流行歌曲的历史已经快一百年了。说起中国现代流行歌曲, 必须要提到《毛毛雨》。这首歌现在知道的人不多, 但它是中国第一首流行歌曲。它诞生于1927年, 由著名音乐家黎锦晖 (1891–1967) 填词作曲, 原唱为其女黎明晖。对这首歌的评价自其诞生以来褒贬不一, 有人赞它充满了真情实感, 有人则批评它低俗, 甚至说它是黄色歌曲。对于此歌鲁迅和张爱玲就有着截然不同的观点。鲁迅对这首歌极为反感, 以至他在短篇小说《阿金》中形容说此歌听上去像“绞死猫似的”。然而张爱玲却对此歌赞扬有加, 并译成英语。她说: “我喜欢《毛毛雨》, 因为它的简单的力量近于民歌……有一种传统的, 扭捏的东方美。多看两眼, 你会觉得它像一块玉一般地完整的。”面对批评, 作者黎锦晖说他从事流行爱情歌曲的创作是为了代替当时都市茶楼酒肆中的“粉色小曲”。黎锦晖还写了几部儿童歌剧, 并在1932年发表了他的流行歌曲集《家庭爱情歌曲100首》和《爱国歌曲》。文革时他的一些作品被批评为“黄色歌曲”并受到红卫兵冲击, 1967年逝世于上海。黎锦晖一生创作了非常多的音乐作品, 开创了中国流行歌曲的先河。



《毛毛雨》

作词/作曲: 黎锦辉



Hier scannen
und das Lied
anhören!



毛毛雨 下个不停

Máomao yǔ xià gè bù tíng

微微风 吹个不停

Wēiwēi fēng chuī gè bù tíng

微风细雨柳青青

wēi fēng xì yǔ liǔ qīngqīng

哎哟哟 柳青青

Āi yō yō liǔ qīngqīng

小亲亲不要你的金

Xiǎo qīn qīn bù yào nǐ de jīn

小亲亲不要你的银

Xiǎo qīn qīn bù yào nǐ de yín

奴奴呀只要你的心

Nú nú ya zhǐ yào nǐ de xīn

哎哟哟 你的心

Āi yō yō nǐ de xīn

毛毛雨 打湿了尘埃

Máomao yǔ dǎ shī le chén'āi

微微风 吹冷了情怀

Wēiwēi fēng chuī lěng le qíng huái

雨息风停你要来

yǔ xī fēng tíng nǐ yào lái

哎哟哟 你要来

Āi yō yō nǐ yào lái

心难耐等等也不来

Xīn nán nài děng děng yě bù lái

意难捱再等也不来

yì nán ái zài děng yě bù lái

又不忍埋怨我的爱

Yòu bù rěn mán yuàn wǒ de ài

哎哟哟 我的爱

Āi yō yō wǒ de ài

毛毛雨 不要尽为难

Máomao yǔ bù yào jìn wéi nán

微微风 不要尽麻烦

Wēiwēi fēng bù yào jìn má fan

雨打风吹行路难

yǔ dǎ fēng chuī xíng lù nán

哎哟哟 行路难

Āi yō yō xíng lù nán

年轻的郎太阳刚出山

Niánqīng de láng tàiyáng gāng chū shān

年轻的姐荷花刚展瓣

Niánqīng de jiě héhuā gāng zhǎn bàn

莫等花残日落山

Mò děng huā cán rì luò shān

哎哟哟 日落山

Āi yō yō rì luò shān

毛毛雨 打得我泪满腮

Máomao yǔ dǎ dé wǒ lèi mǎn sāi

微微风 吹得我不敢把头抬

Wēiwēi fēng chuī dé wǒ bù gǎn bǎ tóu tái

狂风暴雨怎么安排

Kuángfēng bàoyǔ zěnmē ānpái

哎哟哟 怎么安排

Āi yō yō zěnmē ānpái

莫不是有事走不开

Mòbùshì yǒ ushì zǒu bù kāi

莫不是生了病和灾

Mòbùshì shēngle bìng hé zāi

猛抬头 走进我的好人来

Měng taitóu zǒu jìn wǒ de hǎorén lái

哎哟哟 好人来

Āi yō yō hǎo rén lái

Feines Nieseln

Text und Musik: Li Jinhui

Übersetzung Liedtext: Martin Winter

Feines Nieseln, hört nicht auf

Leichte Brise, weht nur weiter

Wind und Nieseln, grüne Weiden

Oh Johjoh, grüne Weiden

Lieber Junge, will dein Gold nicht,

lieber Junge, will kein Silber,

kleine Nunu will dein Herz nur.

Oh Johjoh, will dein Herz.

Feines Nieseln, halt uns nicht auf,

leichte Brise, lass uns ziehen,

Wind und Regen sind kein Segen,

Oh Johjoh, sind kein Segen.

Junger Bursch, geht auf die Sonne,

Junge Dame, Lotos streckt sich,

Wart nicht, bis sie beide sinken,

Oh Johjoh, beide sinken.

Feines Nieseln, macht den Staub nass.

Leichte Brise, kühlt Gefühle.

Nieseln, Wind, hört auf, Du kommst,

Oh Johjoh, denn Du kommst.

Warte traurig, kommst nicht her,

Wart nervös, du kommst nicht mehr,

Will meine Liebe doch nicht tadeln,

Oh Johjoh, meine Liebe.

Feines Nieseln, nasse Wangen,

Leichte Brise, heb den Kopf nicht,

Sturmgewitter, mir ist bange,

Oh johjoh, mir ist bange!

Kommt nicht eine schlimme Sache!

Kommt nicht eine Katastrophe!

Wart so lang, Du kommst gegangen!

Oh johjoh, Du kommst gegangen!

孔子
学院

ci.cn

孔院人的云上家园



孔子学院全球门户网站（ci.cn）以服务全球孔院学员、教师为出发点，设有“中文课堂”“学术天地”“文化视窗”“活动空间”“合作伙伴”等重点栏目。同时，网站还将为所有孔院配套设置具备信息展示、资源获取、课程管理、对外联络等功能的独立子站，推动各孔院线上线下融合发展，更好实现数字化转型，实现全球孔院互联互通！



ci.cn

即刻登陆 ci.cn，体验不一样的云端孔子学院！



中國人民大學
RENMIN UNIVERSITY OF CHINA

財政金融學院
THE SCHOOL OF FINANCE

Build Your *FinTech Dream* here at SFRUC

Application for
the MS_FinTech Program
(for international students only)
is open for registration!
(scholarships offered)

The program is designed to train global FinTech hybrid professionals and business leaders equipped with financial expertise, technology skills and innovative spirits.



School of Finance, Renmin University of China (SFRUC)

- The **1st** school to open Advanced Finance courses in China
- Finance and Public Finance ranked **Top 1** discipline by China's Ministry of Education
- Alumni ranked as **Top 3** by the Chinese Universities Alumni Association (CUAA)



Scan the QR code
to download the
program brochure.

Application portal opens in early Nov:

Tel: +86-10 82509889

E-mail: ms_finance@ruc.edu.cn

Official Web: <http://sf.ruc.edu.cn/msf/>

bis 16.4.



China hinter Glas. Zeugnisse einer vergessenen Kunst 玻璃背后的中国

Landschaften, Theaterszenen, Märchen- und Sagenhaftes, Familienleben, Einblicke in die Rolle der Frau und frühe Schönheitsideale und Skurriles aus dem Alltag: Das China des 19. und 20. Jahrhunderts, am Übergang von der Kaiser- zur Republikzeit, präsentiert sich bunt leuchtend auf den kunstvollen Hinterglasbildern aus der Sammlung Rupprecht Mayers.

Das Museum zeigt 80 Bilder, die der Sammler in den 1990er Jahren in Peking gekauft hat, als sich sonst niemand dafür interessierte. Sie wurden zwischen 1850 und 1965 von meist anonymen Künstlern und Künstlerinnen hergestellt und gerne zu Anlässen wie Hochzeit, Geburt und Geschäftseröffnung verschenkt. Die einzelnen Darstellungen sind mit kurzen aber sehr informativen Erklärungen versehen.

Ort: Landesmuseum Hannover, Willy-Brandt-Allee 5

Öffnungszeiten: Di–So 10–18 Uhr

Es gibt Führungen in verschiedenen Sprachen

www.landmuseum-hannover.de

bis 4.6.



亞歐堂

meet asian art: Pekingglas

Auch in Frankfurt ist Glas zu sehen – allerdings keine Bilder, sondern Gefäße und dabei vor allem Vasen aus der museumseigenen Sammlung. Weniger bekannt als das weltberühmte chinesische Porzellan erlebte die Glaskunst in China in der Qing-Dynastie unter Kaiser Qianlong (Regierungszeit 1736–1795) ihre Blütezeit, wurde jedoch auch im 19. und frühen 20. Jahrhundert fortgeführt. Das vielfarbige Überfangglas aus China fand später ein deutliches Echo im europäischen Jugendstil und monochromes Pekingglas des 18. und 19. Jahrhunderts überrascht oft mit Formen, die die Bauhaus-Moderne vorwegnehmen.

Ort: Museum Angewandte Kunst in Frankfurt am Main, Schaumainkai 17

Öffnungszeiten: Di, Fr–So 10–18 Uhr, Mi 10–20 Uhr, Mo+Do geschlossen

www.museumangewandtekunst.de

bis 30.12.



Sammlung Seltmann – Porzellan aus China

Das Internationale Keramik-Museum Weiden zeigt einen Teil der Sammlung chinesischen Porzellans des Weidener Unternehmers und Porzellanfabrikanten Dr. h.c. Wilhelm Seltmann (1895–1967), die ihm 1994 von der Witwe des Sammlers, Maria Seltmann, vermacht worden war. Zu sehen sind etwa 80 Exponate aus dem 17. bis zum frühen 20. Jahrhundert, also aus der Qing-Periode (1644–1912). Wilhelm Seltmann war einer von vielen Sammlern in Deutschland, die Chinas wichtigstes Exportprodukt neben Seide liebten und August dem Starken naheiferten, von dem überliefert ist: »Das Verlangen nach Porzellan ist wie das Verlangen nach Orangen.«

Ort: Internationales Keramik-Museum Weiden,

Luitpoldstraße 25, Waldsassener Kasten

Öffnungszeiten: Di–So und an Feiertagen 11–17 Uhr

Mo geschlossen, außer Feiertag

<https://dnstdm.de/ikmw>

Abb.: Konfuzius-Institut Nürnberg-Erlangen Kalligrafie Rückcover: Wu Yimeng

9 772095 774234