

孔子学院

# Konfuzius

№ 4 2017

DAS MAGAZIN FÜR CHINESISCHE SPRACHE UND KULTUR

CN10-1188/C

deutsch-chinesische Ausgabe | zweimonatlich 中德文对照版·双月刊·2017年7月·总第21期

INSTITUT



MIT STROM IN DIE ZUKUNFT  
AUTOMOBILINDUSTRIE IN CHINA

“充电”驶向未来

中国的汽车工业



# 編者的話

**中**国的汽车产量在全世界范围雄踞首位。2010年中国年产汽车还仅为1450万辆，到今年底产量将达到2700万辆，接近翻倍，而迅猛的增长势头仍将持续，疲软杳无踪影。在北京这一汽车密度最高的城市，1000位居民中如今已有171人拥有自己的汽车。自从2011年实施第12个五年计划以来，政府赋予了汽车工业中国国家经济发展中心国策的重要地位。习近平主席将电动汽车的发展列为重中之重，宣布了一系列减免税负以及政府补贴的措施来扶持、撬动电动汽车以及混合动力汽车的销售。中国将成为电动汽车的龙头市场。对于日益增长的中国中层及上层阶层而言，私人汽车是展现个性以及表达个人成功的一种符号。将豪华车型与电力驱动相结合、并且还让人消费得起，这是汽车行业目前面临的最新挑战。

在四月举行的上海车展上，中国展示了靠四个轮子出行如今已经可以做到什么、达到何种程度的便捷。其成功的秘诀在于，中国汽车的每一个本土品牌都得推出一款使用电池的汽车。

记者克劳斯·赫金在本期向我们介绍了中国的一个最为雄心勃勃的初创项目。中国广汽集团概念与造型设计中心主任张帆以及奥迪公司企业社会责任部主任特洛普舒教授分别介绍了汽车工业在未来数年将会如何定位。瑞士人罗瑞则为我们讲述了他修复一辆红旗老爷车的传奇般的经历，红旗车当年可是中国政要出行的专车。至于用滴滴App打车能碰到谁、谁为那些喝高了的人代驾，您可以从40页起一闻其详。本期中最后也是最棒的内容是我们的编辑贝美岚此前刚刚亲自做了实验，骑上共享单车侦察了北京的大街小巷，她将向我们介绍中国人的发明创新性精神，这种精神几乎能怒怼日常生活中所有的麻烦。

我们编辑部全体同仁祝您夏日阅读热情似火！

**C**hina hält bei der Automobilproduktion weltweit den Spitzenplatz. Wurden 2010 noch rund 14,5 Millionen Fahrzeuge produziert, wird sich Ende dieses Jahres die Produktion auf 27 Millionen nahezu verdoppelt haben. Und ein Ende des rasanten Wachstums ist nicht in Sicht. In Peking, der Stadt mit der höchsten Autodichte Chinas, haben heute 171 von 1000 Einwohnern ein eigenes Auto. Seit dem 12. Fünfjahresplan 2011 hat die chinesische Regierung der Automobilindustrie eine zentrale strategische Rolle zuerkannt. Xi Jinping erklärte die Entwicklung der Elektromobilität zur Chefsache und hat mit Steuervergünstigungen und Subventionen den Kauf von Elektro- und Hybridautos massiv angekurbelt. China soll zum größten Markt für Elektroautos werden. Für die wachsende Mittel- und Oberschicht ist das eigene Auto Ausdruck von Individualität und persönlichem Erfolg. Luxusmodelle mit E-Mobilität zu kombinieren und trotzdem bezahlbar zu machen, ist eine aktuelle Herausforderung für die Autoindustrie.

Auf der Automesse im April in Shanghai präsentierte China, was an Mobilität auf vier Rädern heute schon möglich ist. Seine Erfolgsstrategie lautet, dass jede einheimische Marke ein Akku-Auto vorzuweisen hat.

Der Journalist Claus Hecking informiert uns in seinem Artikel über eines der ambitioniertesten Start-up-Projekte in China. Und wie sich in den kommenden Jahren die Autoindustrie positioniert, darüber sprechen Zhang Fan, Leiter der Design-Abteilung von Guangzhou Automobile Group und Prof. Dr. Peter Tropschuh, Leiter der Abteilung Corporate Responsibility bei Audi. Über die abenteuerliche Restaurierung eines Hongqi, der Staatskarosse der chinesischen Führung, erzählt der Schweizer Robert Hartmann. Wen man über Didis App erreichen kann und wer den Ersatzfahrer für Betrunkene spielt, erfahren Sie ab Seite 40. Und last but not least hat unsere Redakteurin Malina Becker gerade im Selbstversuch per Fahrrad Pekings Straßen erkundet und berichtet über den chinesischen Erfindungsgeist, der fast allen Problemen des Alltags trotzt.

Das Redaktionsteam wünscht Ihnen einen sommerlichen Lesegenuss!

Magazin-Redakteurin Malina Becker freut sich über die vielen Leihfahrräder in Peking.   
 杂志编辑贝美岚对北京出现的众多共享自行车感到欣慰。



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

您也可以在微信上翻阅  
《孔子学院杂志》。  
扫描二维码，开始阅读：





**Leitung:** Bildungsministerium der VR China  
**Herausgeber:** Zentrale der Konfuzius-Institute / Hanban  
**Publiziert von:** Redaktion »Confucius Institute«  
**Redaktion deutsche Ausgabe:** Konfuzius-Institut Leipzig  
**Chefredakteurin:** Ma Jianfei  
**Stellv. Chefredaktion:** Jing Wei, Xia Jianhui, Yu Tianqi  
**Redaktionsleitung:** Fan Ding  
**Stellv. Redaktionsleitung:** Cheng Ye  
**Redaktionsbeirat:** Ma Jianfei, Jing Wei, Xia Jianhui, Fan Ding, Gabriele Goldfuß, Lai Zhijin  
**Redaktion:** Cai Jing, Tu Yuanyuan, Zhou Buwei, Gao Yanqun, Sun Ying, Du Rong, Malina Becker, Anna Heidemann, Margrit Manz, Thomas Rötting, Liu Zhimin  
**Übersetzung:** Liu Tong, Frank Meinshausen, Liu Zhimin, Liu Liang, Chen Xiaowei, Maja Linnemann, Na Ding, Huang Xiaoling, Ingrid Fischer-Schreiber  
**Lektorat:** Malina Becker, Margrit Manz, Liu Zhimin, Thomas Rötting  
**Grafische Konzeption & Satz:** Ondine Pannet, Franziska Weißgerber, David Voss,  
**Bildredaktion:** Sylvia Pollex  
**Bildbearbeitung:** Steve Kubik  
**Druck:** Möller Druck und Verlag GmbH, Ahrensfelde  
**ISSN:** 2095-7742  
**CN-Nummer:** CN10-1188/C  
**Schutzgebühr:** 16 RMB / 6 €

**Redaktion China:**  
 Deshengmenwai St. 129, Xicheng District,  
 Peking, 100088, VR China  
 Tel.: +86(0)10/58 59 59 49

**Redaktion Deutschland:**  
 Konfuzius-Institut Leipzig  
 Otto-Schill-Str. 1, D-04109 Leipzig  
 Tel.: +49(0)341/9 73 03 93  
 E-Mail: magazin@konfuziusinstitut-leipzig.de  
 Webseite: www.cim.chinesecio.com

**Coverfoto:** Bloomberg via Getty Images  
**Titelkalligraphie:** Ouyang Zhongshi  
**Kalligraphie Rückseite:** Zhao Puyi

**Abo:** abo@konfuziusinstitut-leipzig.de  
**中德文对照《孔子学院》2017年7月·总第21期**

**主管:** 中华人民共和国教育部  
**主办:** 孔子学院总部/国家汉办  
**编辑出版:**《孔子学院》编辑部  
**协办:** 德国莱比锡大学孔子学院  
**总编辑:** 马箭飞  
**副总编:** 静炜 夏建辉 于天琪  
**主编:** 樊钉  
**副主编:** 程也  
**编委:** 马箭飞 静炜 夏建辉 樊钉 郭嘉碧 赖志金  
**编辑:** 蔡靖 屠范范 周步巍 高燕群 孙颖 杜荣 贝美岚  
 何敏娜 曼玛琳 岳拓 刘志敬  
**翻译:** 刘彤 樊克 湘妮 黄晓玲 悠莉 刘志敬 刘颀 陈晓玮  
 马雅 丁娜 殷歌丽  
**审校:** 贝美岚 曼玛琳 刘志敬 岳拓  
**美术设计/排版:** Ondine PANNET, Franziska WEISSGERBER,  
 David VOSS

**图片编辑:** Sylvia POLLEX  
**图片处理:** Steve KUBIK  
**印刷:** Möller Druck und Verlag GmbH, Ahrensfelde  
 国际连续出版号 2095-7742  
 国内统一刊号 CN10-1188/C  
**定价:** RMB16 / EURO 6

**编辑部地址:** 中国 北京 西城区 德胜门外大街129号  
 邮政编码: 100088  
 编辑部电话: +86-(0)10-5859 5949  
**德国编辑室地址:** 莱比锡大学孔子学院,  
 Otto-Schill-Str. 1, 04109 莱比锡 德国  
 电话: +49-(0)341-9730393  
 邮箱: magazin@konfuziusinstitut-leipzig.de  
 网站: www.cim.chinesecio.com  
**封面图:** Bloomberg via Getty Images  
**中文刊名题字:** 欧阳中石  
**书法:** 赵普一  
**订阅:** abo@konfuziusinstitut-leipzig.de

**Rechtliche Hinweise**

Alle Inhalte, Copyrights und Nutzungsrechte dieser Publikation befinden sich im rechtmäßigen Besitz unserer Zeitschrift. Sobald eingereichte Textbeiträge von uns angenommen werden, gilt, dass der Autor folgende Rechte seines Werks in mehreren Sprachen an unsere Zeitschrift abgetreten hat: das Änderungsrecht, das Recht zur Vervielfältigung, das Recht zur Publikation, das Recht zur Umarbeitung, das Recht zur Kompilation, das Recht zur Übersetzung, das Recht zur Verbreitung in Informationsnetzwerken, das Copyright für digitale Produkte sowie andere Urheberrechte (mit Ausnahme des Namenszeichnungsrechts und des Rechts, die Unversehrtheit des Werkes zu schützen). Jede Einrichtung oder Einzelperson, die einen Beitrag nachdrucken möchte, hat mit der Redaktion der Zentrale des Magazins Konfuzius Institut Kontakt aufzunehmen.

**期刊版权页声明**

本刊所有内容、版权、使用权均为我刊合法拥有。凡投至我刊的稿件一经采用，即视为作者作品多语种的修改权、复制权、发行权、改编权、汇编权、翻译权、信息网络传播权及电子数码产品版权等著作权（署名权、保护作品完整权除外）转让给我刊。在此期间，任何单位和个人如需转载，须与《孔子学院》总部编辑部联系。

# 目录

## INHALT

**Schnappschuss** **6**

聚焦此刻

**Kaleidoskop** **8**

万花筒

**Nachgefragt** **10**

街头访问



**Stefan Mosebach** ist freiberuflicher Illustrator und lebt und arbeitet in Hamburg. Für diese Ausgabe hat er alle Illustrationen mit der Computer-Maus gezeichnet.

**Stefan Mosebach**是一位自由职业插画家，在汉堡生活和工作。他为本期杂志提供的所有配图均为鼠标绘制。

www.stefanmosebach.com



专题报道 Titelstory

# Revolution auf vier Rädern

## 四个轮子上的革命

E-Mobilität in China  
 中国的电动车行业

12

Konfuzius Institut  
 N°4 2017  
 孔子学院

Foto: Wei Yao / Illustrationen: Stefan Mosebach

Foto: Forbes Conrad



采访 Interview

»Chinas Auto-  
 markt ist der  
 kompetitivste  
 der Welt«

“中国的汽车市场  
 是全世界  
 竞争最激烈的”

**Zhang Fan von Guangzhou  
 Automobile Group**  
 张帆，中国广汽集团

20



# Urbanes Engagement unter vier Ringen

## 四环之下的城市宏图

Im Gespräch mit Prof. Dr.-Ing. Peter Tropschuh von Audi

采访奥迪公司  
彼得·特洛普舒教授

25



# Shanghai 2017 Die Messe der Automobilindustrie

2017 上海  
汽车工业第一大展会

32

# China elektrisiert 电动化的中国

38



# Ihr Fahrer ist auf dem Weg ...

## 您的司机已出发...

Fahrdienste für alle Lebenslagen  
为各类人群提供驾驶服务

40



# Hongqi – der chinesische Rolls-Royce

## 红旗——中国的劳斯莱斯

Sammler Robert Hartmann  
über seine Leidenschaft  
红旗老爷车收藏家罗瑞  
的收藏热情

46

# Ästhetik der Fülle – Ästhetik der Leere

## 虚与实的美学

Das Konzept von Fülle und Leere  
in der chinesischen Malerei

中国绘画中的虚实观

52

# Tofu macht den Burger

## 用豆腐做汉堡

58



# Peking steht nicht still

## 北京永不停歇

Ein Bericht über Radfahrer und Baulücken  
关于骑车族和建筑空隙

60

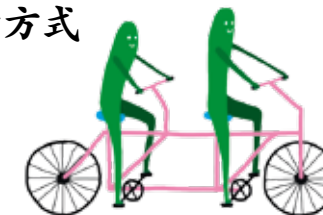
Schriftzeichenkunde: 车 66

Gebrauchtwagen 68  
二手车

China News 69  
中国新闻

Lerntipps 学习小贴士 70

Vokabeln 日常中文: 71  
Unterwegs auf allen Rädern  
出行的各种方式



Chinesische Dinge: 72  
Sonnen- und Kälteschutz  
防晒保暖用品

Rückblick März – Mai 74  
2017年3到5月活动回顾

Veranstaltungstipps 78  
活动预告

HSK-Termine 79  
汉语水平考试时间表

Ich lerne Chinesisch 80  
我学习中文



## Ab in die Fluten 清凉水世界 – 一跃而入

Wenn das Thermometer auf die 40 Grad zusteuert und der Asphalt glüht, dann zieht es auch in China viele Menschen in die Schwimmbäder und Wasserparks des Landes. Nur sind es hier nicht ein paar Hundert sondern oft Tausende, die sich im kühlen Nass erfrischen wollen. In China vergleicht man die Massen an Schwimmenden auch mit Jiaozi, die eng gedrängt in einem Topf kochen. Diejenigen, die nicht schwimmen können, wagen sich nur mit Schwimmweste oder Schwimmring ins Wasser. So sehen einen auch die Bademeister besser und jeder kann ganz unbeschwert in die Wellen springen. Nur die Badekleidung nicht vergessen, denn FKK ist in China nicht gerne gesehen.

当温度计指针窜向40摄氏度, 柏油路面火烧火燎一般, 许多中国人自然也纷纷涌向游泳池和水上乐园。不过想要享受清凉的人数往往不止三五百, 而是数以几千计。在中国, 挤挤挨挨在水里游泳的人群也常常被比作密密麻麻下在一口锅里的饺子。不会游泳的人们, 只好套着救生衣或者泳圈在水里扑腾, 好在这样救生员也能看得更清楚, 人人都可以放心地游泳戏水。不过切勿忘记穿上泳衣, 天体游泳在中国可不怎么受欢迎。





## Goethe umgeben von Kunst 被艺术环绕的歌德学院

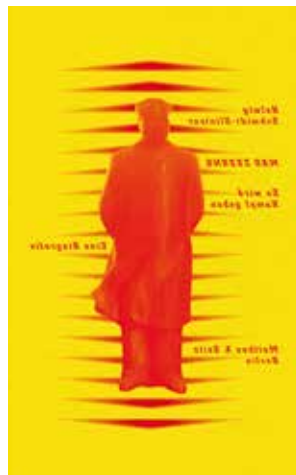
Der 798-Kunstdistrikt in Peking zieht seit einigen Jahren Kunstinteressierte aus aller Welt an. Hier sind die größten Galerien der Hauptstadt vertreten und mit dem Hype kamen auch Cafés, Bars und Einkaufsläden, welche das Viertel zu einem beliebten Wochenendziel für junge Chinesen machen. Inmitten des bunten Treibens hat das Goethe-Institut im Herbst 2015 einen Veranstaltungsraum für Austausch, digitale Medien und zeitgenössische Kunst eröffnet. Anstelle von Sprachkursen gibt es hier eine Bühne für Aufführungen, einen Ausstellungsraum sowie eine »Wissensbar«, die digital die neuesten Infos zur Kreativindustrie bereithält. Das alte Industriegebäude wurde vom Architekturbüro Albert Speer & Partner umgebaut und soll Raum für internationalen Dialog bieten.

北京 798 艺术区近些年来吸引了来自世界各地的艺术爱好者。在这里，首都的许多大型画廊都有自己的办公地点和展厅。对这里的大肆炒作也使得众多咖啡馆、酒吧和商店趋之若鹜，纷纷入驻，从而令此地一跃成为年轻的中国人热捧的周末目的地。在这片五彩缤纷的喧嚣繁华之中，歌德学院于 2015 年秋天也开放了一个空间，为举办交流、数字媒体和当代艺术活动提供场地。在这里歌德学院开设的不是语言课，而是搭建了一个演出舞台、一个展览空间以及一个以数字方式为创意行业提供最新信息的“知识吧”。这座旧的工业建筑是由德国建筑事务所 Albert Speer & Partner（阿尔伯特·施拜尔及其合伙人）负责改造的，旨在为国际对话提供场所。

## Der große Vorsitzende: Eine Biografie 伟大领袖：一部传记

Dass China die Chance hatte, sich zu einer ökonomischen und politischen Großmacht zu entwickeln, wurde im Wesentlichen von einem Mann namens Mao Zedong bestimmt. In seinem Buch »Mao Zedong: Es wird Kampf geben« hat der Sinologe Helwig Schmidt-Glintzer auf Grundlage neuer Quellen und Forschungen eine Mao-Biografie verfasst und sie gekonnt mit der Geschichte des Landes verknüpft. Mao gehörte ohne jeden Zweifel zu den großen Führern der kommunistischen Bewegung, die im 20. Jahrhundert in vielen Teilen der Welt ein neues gesellschaftliches System errichteten. Einerseits wurde unter Mao China als Staat begründet und gegen koloniale Interessen verteidigt, zum anderen ist er jedoch für das Schicksal vieler Millionen Chinesen verantwortlich. Helwig Schmidt-Glintzer ist es gelungen, diesen großen Zwiespalt in Maos Biografie deutlich zu machen. Auf 465 Seiten findet sich nicht nur eine fundierte Lektüre, sondern auch eine spannende Auseinandersetzung mit der jüngsten Geschichte Chinas. Sehr empfehlenswert! (Verlag Matthes & Seitz, 2017)

中国有机会发展成为一个经济和政治大国，很大程度上取决于这个叫做毛泽东的男人。《毛泽东：要斗争》一书是汉学家施寒微在新的资料和研究的基础上撰写的毛泽东传记，并将传记与中国的历史巧妙结合。毛泽东无疑是共产主义运动最伟大的领袖之一，二十世纪共产主义运动在全世界很多地区建立了新的社会体系。一方面在毛泽东的领导下中华人民共和国成立了，取得了与殖民主义斗争的胜利，然而另一方面他必须对成百上千万中国人的命运负责。施寒微在传记中成功地展现了这一巨大的矛盾。这部长达 465 页的著作不仅仅是一部史料翔实的读物，也是对中国现代史引人入胜的解析和阐释，非常值得推荐。（Matthes & Seitz 出版社，2017 年）



## Nur 40 Monate Bauzeit für Pekings neuen Flughafen 北京新机场建造时间只 需 40 个月

Schon heute ist China das Land mit den meisten Flughäfen der Welt. Als in Berlin 2006 der erste Spatenstich für den neuen Flughafen BER in Schönefeld erfolgte, waren in China bereits 140 Flughäfen in Betrieb. Unterdessen sind knapp 60 neue dazugekommen. Vier Jahre Bauzeit sind für Pekings Flughafen-Neubau im Süden der Stadt veranschlagt worden. Damit lässt man sich viel Zeit, denn normalerweise nimmt solch ein Bau lediglich zwei bis drei Jahre in Anspruch. Nach Fertigstellung des Flughafens im Juni 2019 sollen dort jährlich ca. 45 Millionen Passagiere abgefertigt werden. Mit späteren Erweiterungen können dann bis zu 100 Millionen Passagiere befördert werden. 880000 Flüge werden pro Jahr den Flughafenbetrieb auslasten. Entworfen wurde der Flughafen von der renommierten Architektin Zaha Hadid in Form eines Seesterns.



时至今日，中国已是世界上机场最多的国家。2006 年，位于柏林勃内菲尔特的新机场勃兰登堡国际机场（BER）奠基时，在中国已有 140 个机场投入运营，而此间又新增了近 60 个新机场。位于城南的北京机场新建筑预计将在四年内完成。这在时间上已算是相当宽裕，因为一般来说这样的建筑工程只需要两到三年。2019 年 6 月机场完工后，年旅客吞吐量应达到约 4500 万人次。伴随着之后的扩建，机场年旅客吞吐量将达到 1 亿人次。机场运营每年将承载 88 万架次的飞机起降。该机场由明星建筑师扎哈·哈迪德（Zaha Hadid）设计成海星的造型。

## Zug auf leisen Sohlen 火车静静地驶过



Man muss sich das mal vorstellen. Ein Zug fährt mitten durch die 19. Etage eines Hochhauses. Die Bewohner können direkt von ihrer Wohnungstür zur Haltestelle gehen. Und nicht mal über den Lärm beschweren sie sich, denn der Zug fährt auf gummierten Rädern. Wo es das gibt? Natürlich in China. In der Mega-City Chongqing, mit rund 36 Millionen Einwohnern

herrscht akuter Platzmangel. Die Menschen leben und arbeiten dort auf engstem Raum. Für die Stadtplaner eine echte Herausforderung. Und so kamen sie auf die Idee, die Haltestelle nicht davor, sondern im Wohnhaus zu bauen. Zuglinie und Hochhaus wurden also gleichzeitig geplant. Nun hält die Zuglinie Nummer 2 direkt in ihrem Haus, was die Bewohner ziemlich praktisch finden. Lärmbelästigt fühlen sich die Anwohner nicht, denn das Geräusch der Züge sei nicht lauter als eine Waschmaschine. Sagt man!

请试想一下这样的场景：一辆火车从一座高楼的第 19 层正中穿楼而过，居民们从家门口就能直接走到车站，而没有一个人抱怨噪音，因为火车行驶在橡胶车轮之上。这一奇景出现在哪里呢？当然是在中国。在巨型城市重庆，将近 3600 万居民使得空间严重不足，人们生活和工作在极其狭窄的空间里。对于城市规划者来说这是一个真正的挑战，于是他们就有了这样的设想，不是将车站建造在居民楼之前，而是建造在居民楼内。当时火车行驶路线与这幢高楼是同时设计的，所以现在轻轨 2 号线直接停在楼内居民的家门前，这让住户们觉得相当便利。他们并未感受到噪音干扰，因为火车发出的声音还没有一台洗衣机响呢，居民们这样评价道。





**Bai Shi, 36 Jahre, aus Shanxi**

**白石, 36岁, 山西人**

Ich mag sowohl öffentliche Verkehrsmittel als auch das Fahrrad. Um zur Arbeit zu kommen, laufe ich zur U-Bahn-Station, fahre ein paar Stationen und nehme mir dann für das letzte Stück zur Firma ein Leihrad. Das funktioniert sehr gut, der einzige Nachteil ist, dass die U-Bahn in Peking zu Stoßzeiten zu voll ist. Zuhause haben wir ein Elektroauto, dafür braucht man in Peking derzeit nicht an der Nummernschilderverlosung teilzunehmen und darf jeden Tag damit fahren. Da es in Peking viel Stau und wenig Parkplätze gibt, ist die U-Bahn allerdings viel praktischer. Nur am Wochenende und in der Freizeit fahren wir mit der Familie mit dem Auto raus oder zum Einkaufen. Für die Zukunft wünsche ich mir bequemeren und schnelleren Schienenverkehr und bessere Umstiegsmöglichkeiten, die das Problem des »letzten Kilometers« lösen. So verringern sich die Abhängigkeit vom Auto, aber auch die Probleme mit dem Verkehr und der Umwelt.

Ich mag sowohl öffentliche Verkehrsmittel als auch das Fahrrad. Um zur Arbeit zu kommen, laufe ich zur U-Bahn-Station, fahre ein paar Stationen und nehme mir dann für das letzte Stück zur Firma ein Leihrad. Das funktioniert sehr gut, der einzige Nachteil ist, dass die U-Bahn in Peking zu Stoßzeiten zu voll ist. Zuhause haben wir ein Elektroauto, dafür braucht man in Peking derzeit nicht an der Nummernschilderverlosung teilzunehmen und darf jeden Tag damit fahren. Da es in Peking viel Stau und wenig Parkplätze gibt, ist die U-Bahn allerdings viel praktischer. Nur am Wochenende und in der Freizeit fahren wir mit der Familie mit dem Auto raus oder zum Einkaufen. Für die Zukunft wünsche ich mir bequemeren und schnelleren Schienenverkehr und bessere Umstiegsmöglichkeiten, die das Problem des »letzten Kilometers« lösen. So verringern sich die Abhängigkeit vom Auto, aber auch die Probleme mit dem Verkehr und der Umwelt.



**Wang Yuanwang, 30 Jahre, aus Jiangsu**

**王远望, 30岁, 江苏人**

Weil ich Flugzeuge mag, bin ich Stewardess geworden. Allerdings werde ich bald damit aufhören, denn es ist ein sehr anstrengender Beruf. Wenn ich nicht arbeite, fahre ich gerne mit meinem kleinen Pkw. Manchmal mache ich mit Freunden Ausflüge ins Umland. Mein Traum vom Verkehrsmittel der Zukunft wäre ein Privatflugzeug. Doch das liegt wohl in weiter Ferne, denn dafür bräuchte man ziemlich viel Geld. Aus heutiger Sicht erscheint mir das als großer Luxus. Doch in China gibt es immer mehr Menschen, die fliegen lernen, so wird es in 20 Jahren vielleicht doch viele Chinesen geben, die ein eigenes Flugzeug besitzen.

Ich mag am liebsten Sportwagen, vor allem das Gefühl der Beschleunigung. Ich arbeite in Peking und benutze meistens die U-Bahn oder fahre mit dem Taxi. Ich besitze gar kein Auto. Um in Peking ein Auto zu kaufen, muss man erst an einer Nummernschilderverlosung teilnehmen. Aktuell ist die Erfolgsquote 1:800, so viel Glück habe ich nicht. In meiner Freizeit klettere ich auf hohe Gebäude und schaue gerne vom Dach eines Wolkenkratzers auf die Stadt hinab. Mein Traum wäre ein Verkehrsmittel, dass sich durch die Lüfte bewegt, am tollsten wäre ein Auto, das fliegen kann.

**街头访问 Nachgefragt**

## Zeitmaschine und fliegende Autos

Wie sie sich heute auf Pekings Straßen bewegen und was sie sich für die Zukunft wünschen, das wollten die Reporterin Hu Yue und der Fotograf Wei Yao von den Passanten wissen.

## 时光穿梭机与会飞的汽车

今天的北京市民是如何出行的、对于未来的交通又有哪些梦想和期望, 记者 Hu Yue 和摄影师魏尧就这些问题对街头行人进行了采访。

Text / 文: Hu Yue 胡月  
Fotos / 图: Wei Yao 魏尧



**Sun He, 29 Jahre, aus Peking**

**孙珂, 29岁, 北京人**

Von allen Verkehrsmitteln mag ich am liebsten Motorräder. Motorradfahren finde ich sehr cool und in Peking hat man damit auch kein Stauproblem. Ich liebe das Gefühl von Geschwindigkeit und Leidenschaft. Ich habe zwar ein Auto, aber ich fahre es nicht oft, außer wenn ich an einen relativ weit entfernten Ort muss. Mein Traum ist und bleibt das Motorrad, und es wäre ideal, wenn ihm im Stadtverkehr mehr Freiraum eingeräumt würde.

我最喜欢的交通工具就是摩托, 我觉得它很酷, 而且在北京开起来不会堵车, 我喜欢速度和激情的感觉。我自己有汽车, 但是并不常开, 除非去比较远的地方才会选择开汽车前往。我觉得摩托就是我梦想中的交通工具, 如果城市交通能给与摩托更大的空间那就完美了。



**Wang Muqing, 35 Jahre, aus Peking**

**王牧青, 35岁, 北京人**

Mein Lieblingsverkehrsmittel ist die Eisenbahn, vor allem Schmalspurbahnen und Dampflok, aber davon gibt es ja leider nur noch ganz wenige. Ich verreise gerne mit dem Zug, das ist eine relativ langsame Fortbewegung, bei der man die Landschaft genießen und über das Leben nachdenken kann. Bei meinen Geschäftsreisen bin ich oft im Ausland, dann sind die Entfernungen zu groß und ich nehme fast immer das Flugzeug. Ich habe ein Auto und fahre auch fast täglich damit. Weder im Arbeits- noch im Privatleben mag ich darauf verzichten. Manchmal, wenn ich nicht so weit fahren muss, nehme ich auch mal ein Leihfahrrad. Für die Zukunft wünsche ich mir eine Zeitmaschine. Das ist natürlich ein Witz, aber ich hoffe doch, dass uns der technische Fortschritt etwas ganz Neues bringen wird.

我最喜欢的交通工具是火车, 尤其是像窄轨列车、蒸汽火车一类, 但是现在已经很少见了, 我也喜欢乘坐火车旅行, 速度比较慢, 可以有很多时间看风景, 思考人生。不过平时出差因为距离很远经常出国, 所以采用的交通工具大多是飞机。我有自己的汽车, 几乎每天都会开, 工作或者生活都离不开它, 不过有时候如果距离不远我会尝试骑共享单车。未来的交通工具我希望是时光穿梭机。当然这是个玩笑, 不过我的确期待科技发展会带给我们很不一样的交通工具, 我对未来很期待。



**Li Mi, 25 Jahre, aus Heilongjiang**

**李密, 25岁, 黑龙江人**

Ich mag am liebsten Sportwagen, vor allem das Gefühl der Beschleunigung. Ich arbeite in Peking und benutze meistens die U-Bahn oder fahre mit dem Taxi. Ich besitze gar kein Auto. Um in Peking ein Auto zu kaufen, muss man erst an einer Nummernschilderverlosung teilnehmen. Aktuell ist die Erfolgsquote 1:800, so viel Glück habe ich nicht. In meiner Freizeit klettere ich auf hohe Gebäude und schaue gerne vom Dach eines Wolkenkratzers auf die Stadt hinab. Mein Traum wäre ein Verkehrsmittel, dass sich durch die Lüfte bewegt, am tollsten wäre ein Auto, das fliegen kann.

我最喜欢的交通工具是跑车, 我很喜欢它加速跑起来的感觉。不过在北京工作我主要乘坐的是地铁, 或者出租车。我并没有自己的汽车, 在北京买车需要摇号, 目前中签率大概 1/800, 我没有那么好的运气。我在工作之外是一个“爬楼党”, 我喜欢爬到高楼楼顶俯瞰城市的感觉, 所以我梦想的交通是在天空中的, 如果有能飞的汽车那就最棒了。



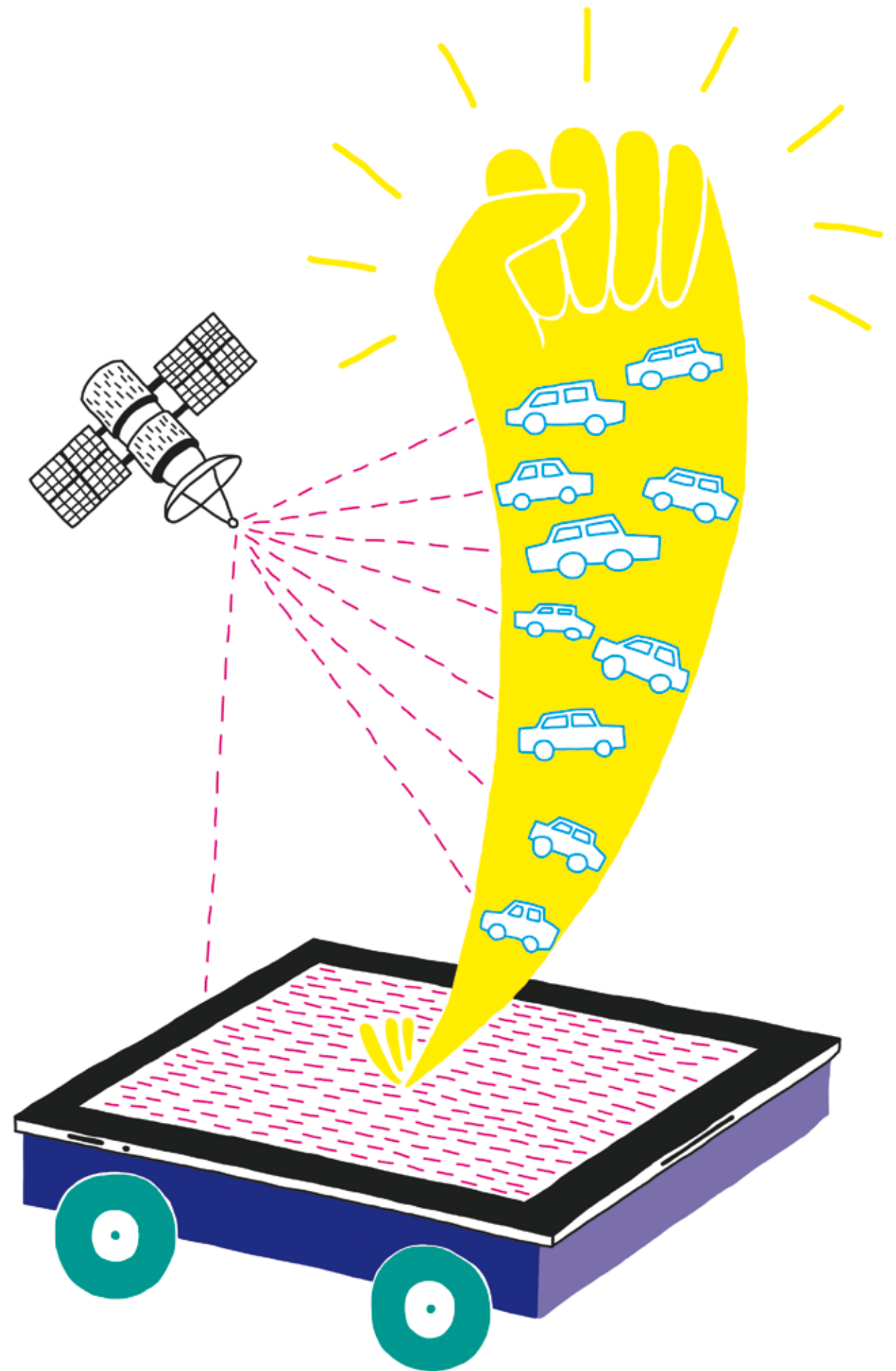
# REVO- LUTION AUF VIER RÄDERN

*Der Journalist und Politologe Claus Hecking recherchierte über den ambitionierten Aufbau eines Start-ups in China, das massentaugliche und erschwingliche Elektroautos entwickeln soll mit dem Ziel, China als führenden Markt für E-Mobilität zu etablieren.*

记者与政治学学者克劳斯·赫金对中国的一家初创企业进行了深入调研，考察了其雄心勃勃的创建过程，这家企业的宏伟目标是开发面向大众、价格亲民的电动汽车，将中国打造成电动车行业的领先市场。

Text / 文: Claus Hecking 克劳斯·赫金

## 四个轮子上的革命



Konfuzius Institut  
2017 孔子学院

Illustration: Stefan Mosebach



# 将

来有一天人们也许会说，中德汽车业的革命是在这里萌芽的：在慕尼黑郊区的工业园区伊斯曼宁，在一间不起眼的厂房中。大门入口处的一张 A4 纸上写着——和谐富腾有限公司（Future Mobility Corporation GmbH，以下简称 FMC）。

建筑内几十位顶尖的专业工程师、电气工程师、软件开发人员、蓄电池专家和设计师们在对一种全新的电动汽车原型进行艰苦攻关。他们来自德国、中国、美国、法国和许多其他国家。他们的共同目标是：创造一款全新的电动汽车——智能、联网和让人买得起，超过迄今市场上的任何电动车。它由德国、中国和加利福尼亚联手打造。

“我们想成为汽车工业的苹果。” FMC 的德方老板毕福康（Carsten Breitfeld）说。这很可能成为现实，尽管其初创的企业成立才一年，而且迄今还没有生产出哪怕一款电动车投入市场。

FMC 的背后是中华人民共和国三家最强大的集团公司：互联网巨人腾讯，组装 iPhone 手机的富士康 / 鸿海，中国和谐汽车控股有限公司。领导这家年轻企业的是德国汽车经理人中声望最高的两位：毕福康（53 岁）曾主持过宝马 i8（这是慕尼黑汽车康采恩的混合动力跑车的名称）项目；他的合伙人戴雷（Daniel Kirchert，44 岁）曾是宝马中国的销售总监，他在仅仅六年之内就让销量提高了七倍。后来他成为日本跑车制造商英菲尼迪在中国的销售主管，两年之内他又让销量翻番。

现在这两位德国人自立门户，与从前的雇主竞争。戴雷大胆宣告说：“我们要在这里把德国的产品质量与中国的成本结构和 IT 专业能力结合起来。”

这也是腾讯、富士康与和谐老板们创立这家公司的初衷。马化腾、郭台铭和冯长革目标明确地找

汽车业的革命  
qìchēyè de géming  
= Automobilrevolution

工程师  
gōngchéngshī  
= Ingenieur

初创的企业  
chūchuàng de qǐyè  
= Start-up-Unternehmen

互联网巨人  
hùliánwǎng jùrén  
= Internetgigant

制造商 zhìzàoshāng  
= Hersteller

高效和结实  
gāoxiào hé jiēshi  
= leistungsstark und solide

高科技 gāo kējì  
= Hightech

Vielleicht wird man eines künftigen Tages sagen, dass die chinesisch-deutsche Automobilrevolution hier ihre Keimzelle hatte: im Gewerbegebiet des Münchener Vororts Ismaning. In einer unauffälligen Fabrikhalle. »FMC – Future Mobility Corporation GmbH« steht auf einem DIN-A4-Zettel, der an der Eingangstür klebt.

Drinne im Gebäude ertüfeln mehrere Dutzend hochspezialisierte Ingenieure, Elektrotechniker, Softwareentwickler, Batterieexperten und Designer einen Prototyp für ein neuartiges Elektrofahrzeug. Sie kommen aus Deutschland, China, Amerika, Frankreich und einer Vielzahl anderer Länder. Sie alle haben dasselbe Ziel: ein völlig neuartiges E-Auto zu erschaffen, smarter, vernetzter und massentauglicher als alles, was bislang auf dem Markt ist. Konzipiert in Deutschland, China und Kalifornien.

»Wir wollen das Apple der Automobilindustrie werden«, sagt Carsten Breitfeld, der deutsche Chef von FMC. Es könnte tatsächlich gelingen – auch wenn sein Start-up gerade einmal ein Jahr alt ist und bislang noch kein einziges Modell auf den Markt gebracht hat.

Drei der mächtigsten Konzerne der Volksrepublik China stehen hinter FMC: der Internet-Gigant Tencent, der iPhone-Fertiger Foxconn/Hon Hai und der Großhändler Harmony. Zwei der angesehensten deutschen Automobilmanager führen das junge Unternehmen:

Der 53-jährige Breitfeld war bei BMW Leiter des Projekts i8. So heißt der Hybrid-Sportwagen des Münchener Automobilkonzerns. Sein Kompagnon Daniel Kirchert war Verkaufsleiter bei BMW China, wo der 44-jährige den Absatz innerhalb von nur sechs Jahren verachtachte. Dann wurde er China-Chef des japanischen Sportwagenherstellers Infiniti – und verdoppelte binnen zweier Jahre den Umsatz.

Jetzt machen die beiden Deutschen ihren früheren Arbeitgebern Konkurrenz. Mit einer wagemutigen Ansage: »Wir werden hier deutsche Produktionsqualität mit chinesischer Kostenstruktur und IT-Kompetenz zusammenbringen«, erklärt Kirchert. Genau dies war die Idee der Chefs von Tencent, Foxconn und Harmony, als sie das Unternehmen gründeten. Gezielt gingen Ma Huateng, Guo Taiming und Feng Changge auf die beiden Deutschen zu und boten ihnen die Teilhaberschaft an dem Start-up an. Breitfeld und Kirchert sagten zu – und machten sich ihrerseits daran, den etablierten Herstellern einige der angesehensten, klügsten und ambitioniertesten Köpfe der E-Auto- und IT-Szene wegzukaufen: Topentwickler von BMW,



到上述两位德国人，向他们提供这家创业公司的股权。毕福康和戴雷答应合作，现在他们开始在电动汽车和IT行业积极网罗最有名望、最聪明和最雄心勃勃的人才：宝马、戴姆勒、谷歌和特斯拉的顶级设计师。据说，FMC 为新加盟者开出的薪酬条件堪比职业足球运动员。此外，这些顶级经理人们还共同持有超过 10% 的企业股份。

当然他们也要为此付出独一无二的贡献：FMC 的汽车既要像德国汽车一样**高效和结实**，价格则要如同中国产品那样便宜而实惠，让老百姓买得起，此外还得像来自加州的**高科技**玩意儿那么时尚和前卫。这些车要发挥移动的起居室和工作室之作用，因为按照研发者的计划几年之内它们就能无人驾驶独自上路了。而迄今还没有任何一家企业造出过这么牛的车。

»Wir wollen das Apple der Automobilindustrie werden.«

“我们希望成汽车业界的 Apple 公司。”

Daimler, Google und Tesla. Wie es heißt, soll FMC den Neuzugängen Gehälter wie im Profifußball zahlen. Zudem halten die Spitzenmanager zusammen mehr als zehn Prozent der Unternehmensanteile.

Dafür sollen sie aber auch Einzigartiges leisten. Leistungsstark und solide wie deutsche Autos sollen die FMC-Fahrzeuge werden, massentauglich und erschwinglich wie Produkte aus China, hip und bahnbrechend wie High-Tech-Gadgets aus Kalifornien. Als mobile Wohn- und Arbeitszimmer sollen sie dienen, denn schon in wenigen Jahren sollen diese Autos nach den Plänen der Entwickler autonom unterwegs sein können, ohne einen Menschen am Lenkrad. Das allerdings hat bislang noch kein Unternehmen geschafft.

Sein erstes Modell entwickelt FMC parallel an drei Standorten: Süddeutschland, Südchina, Silicon Valley. Es soll ein Geländewagen werden, zum Preis von etwa 45 000 US-Dollar (etwa 39 500 Euro), rundum vernetzt. Breitfeld nennt es eine Art »Tablet auf vier Rädern«.



FMC的第一款车同时在三个地方进行研发：南德、中国南方和硅谷。它将是一款越野车，售价大约45000美元，完全联网。毕福康称之为“四轮之上的平板电脑。”

FMC宣布，这种设想中的神车后年即可投入市场。这样的时间规划是很大胆的：汽车工业的研发周期一般要比这长一倍。传统汽车制造商已经有了自己的工厂，高度专业化的工程师和技工，多年建立的生产流程工艺，供应链和销售网。而FMC一切从零开始，但管理层认为这恰恰是他们的最大**竞争优势**。

“我们这一行有个问题：人人都知道电力驱动和电池技术代表着未来，”毕福康说，“但随之而来的问题是，我如何完成告别旧世界，跨进新世界的华丽转身？我们身上没有过去这个沉重的包袱。”没有必须充分利用的工厂，没有必须保留的工作岗位，没有必须长期履行的合同。没有必须重新培训的工程师，也没有每个季度都必须向其提供出色业绩数字的**股东们**。

毕福康亲身经历了剧变对汽车行业来说有多么困难，即使是对**宝马 - 电动车**的开路先锋 - 这样的集团公司也是如此。当i3和i8两款电动车没能立即热卖时，企业高层就刹了车；下一批i系列车要2021年才能上马。毕福康选择了离开。

许多在市场上已经站住脚的汽车制造商生怕电动车会消灭自己的产品，他们说：“一家生产打字机的企业不可能发明计算机。”然而，FMC却能以全新的方案登场。

这家新创办的企业还有一个强大的伙伴：全中国。北京想要借助于电动车市场取得领导世界的地位。中国国内的汽车工业早已起步。制造商如比亚迪、吉利、北汽或众泰已开始批量生产；前景最好的新企业包括法

## Elektroantrieb und Batterie-technologie sind unsere Zukunft.

## 电力驱动和电池科技是我们的未来。

竞争优势 jìngzhēng yōushì = Wettbewerbsvorteil

股东 gǔdōng = Aktionär

宝马 bǎomǎ = BMW

电动车 diàndòngchē = Elektroauto

Schon übernächstes Jahr soll das vermeintliche Wunderwerk auf den Markt kommen, kündigt FMC an. Ein gewagter Zeitplan: Entwicklungszyklen in der Automobilindustrie dauern locker doppelt so lang. Und diese Hersteller haben schon ihre Fabriken, hochspezialisierte Ingenieure und Facharbeiter, über Jahre aufgebaute Produktionsverfahren, Zulieferketten und Vertriebsnetze.

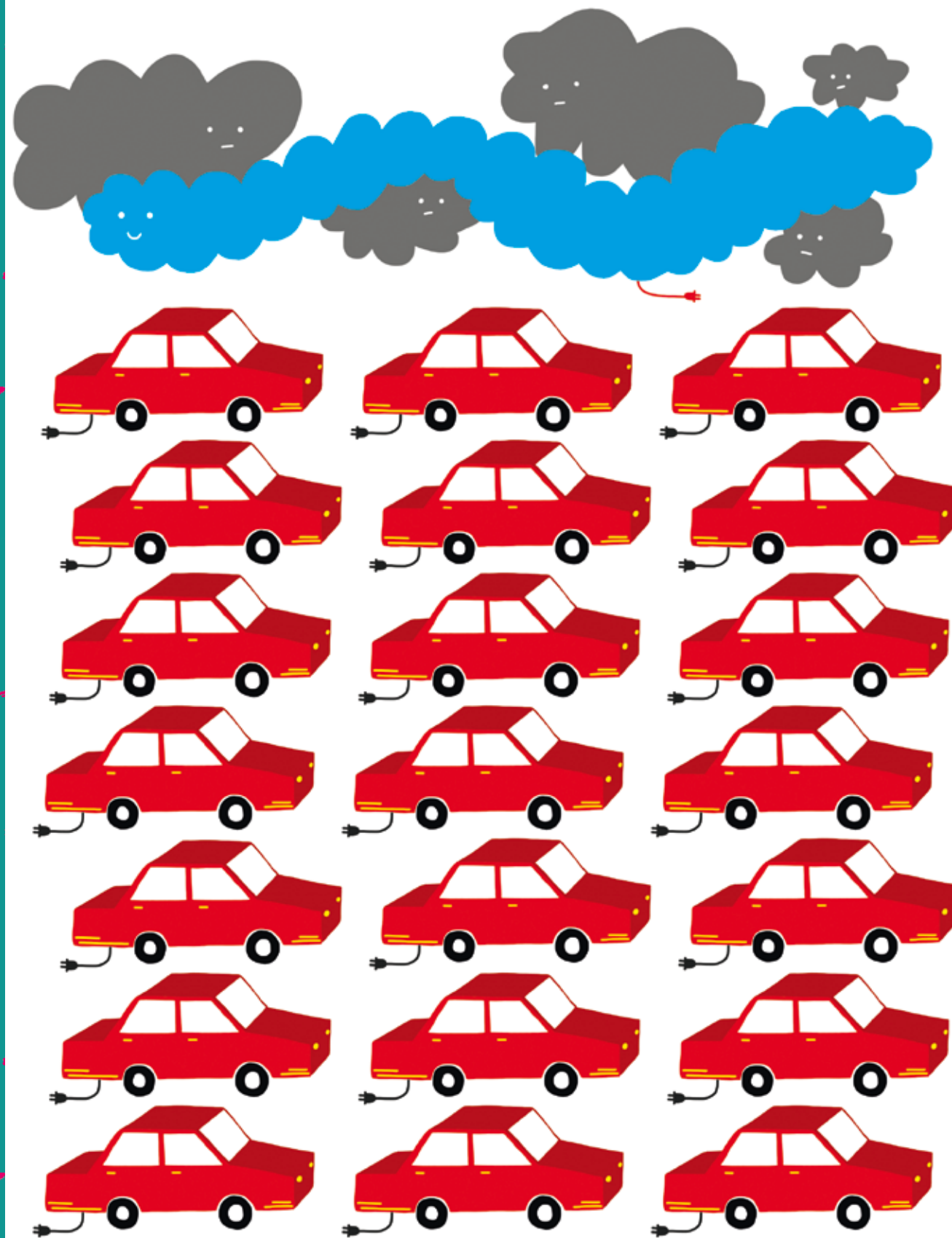
FMC fängt bei Null an. Aber genau darin sehen die Manager ihren größten Wettbewerbsvorteil. »Unserer Branche hat ein Problem: Jeder hat verstanden, dass Elektroantrieb und Batterietechnologie die Zukunft sind«, sagt Breitfeld. »Aber dann stellt sich die Frage. Wie komme ich von der alten in die neue Welt? Wir haben keinen Ballast aus der Vergangenheit.« Keine Werke, die man auslasten muss. Keine Arbeitsplätze, die man erhalten muss. Keine langfristigen Verträge, die man einhalten muss. Keine Ingenieure, die man umschulen muss. Keine Aktionäre, denen man Quartal für Quartal exzellente Zahlen liefern muss.

Breitfeld hat am eigenen Leib miterlebt, wie schwer der Branche der Umbruch fällt - selbst BMW, dem Elektroauto-Pionier unter den Konzernen. Als die beiden E-Modelle, der i3 und der i8, sich nicht auf Anhieb überragend verkauften, trat die Unternehmensspitze auf die Bremse; das nächste Modell der i-Reihe soll erst 2021 kommen. Und Breitfeld ging.

Viele etablierte Autohersteller fürchteten, ihre eigenen Produkte zu kannibalisieren, sagt er heute: »Ein Schreibmaschinenunternehmen kann keinen Computer erfinden.« FMC indes könne mit radikal neuen Konzepten starten.

Dabei hat das Start-up einen mächtigen Verbündeten: den chinesischen Staat. Peking will die Weltherrschaft über den Markt für Elektrofahrzeuge erobern. Die heimische Industrie ist bereits auf dem Weg dahin. Hersteller wie BYD, Geely, BAIC oder Zotye produzieren schon in Serie; zu den aussichtsreichsten Newcomern zählen Faraday Future, Nio oder eben FMC. Ihr Heimatmarkt ist der größte der Erde: 2016 wurden mehr als 500 000 Fahrzeuge mit alternativem Antrieb verkauft, rund zwanzigmal mehr als in Deutschland.

Fünf Millionen solcher Autos sollen in drei Jahren auf Chinas Straßen fahren - so hat es die Führungsriege um Staatspräsident Xi Jinping angeordnet. Und 2030 sollen laut einem Ministeriumsplan mindestens zwei von fünf Fahrzeugen ohne Verbrennungsmotor unterwegs sein. Das wäre ein Markt von mehr als 15 Millionen Stück pro Jahr.



Konfuzius Institut 2017 孔子学院

Illustration: Stefan Mosebach



拉第未来,蔚来以及我们在此介绍的FMC。它们拥有全球最大的国内市场:2016年卖出的替代动力型汽车超过50万辆,几乎比德国多20倍。

三年之内会有500万辆电动车行驶在中国的道路上,国家主席习近平身边的领导团队就是这么安排的。根据一项政府计划,到2030年每五辆车中至少有两辆应该没有内燃机的,这意味着每年超过1500万辆的潜在市场。

这种激烈剧变的背后主要有两种动机,首先是北京试图借助电动车控制**空气污染**,这种污染每年吞噬许多中国人的性命。其次电动汽车是“中国制造2025”——政府力图将国家打造成高科技超级大国的经济计划的支柱产品。

电动车革命是让中国“成为汽车强国”的唯一出路,习主席如是说。他终于捕捉到了可让中国跻身国际汽车市场的机遇。在燃油车

Hinter dem radikalen Umbruch stecken vor allem zwei Motive. Erstens versucht Peking, mit Hilfe der E-Autos die Luftverschmutzung in den Griff zu bekommen, die pro Jahr mehr als eine Million Chinesen vorzeitig tötet. Zweitens ist die Elektromobilität eine tragende Säule von »Made in China 2025«, dem Wirtschaftsplan der Regierung, das Land zur Hightech-Supermacht zu machen.

Die E-Revolution sei der einzige Weg, um China zu einem »starken Land des Autos zu machen«, sagt Staatschef Xi. Er wittert die Chance, endlich den Durchbruch am internationalen Automobilmarkt zu schaffen. Bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor hat dies noch nicht geklappt: Zu komplex ist die Technik, zu groß der Vorsprung der seit Jahrzehnten etablierten westlichen Hersteller.

Bei Elektroautos ist der Markteintritt einfacher. Die Fahrzeuge brauchen keinen Kraftstofftank, kein Getriebe, keine Kupplung, keinen Auspuff. Ihre Motoren sind nicht so komplex, sie erzeugen weniger Hitze, weniger Lärm, keine Abgase, haben weniger Verschleiß. Und der Fortschritt bei den Batterien ist rasant. Heutige Akku-Prototypen, die bis 2019 serienreif sein dürften, versprechen an die 500 Kilometer Reichweite.

## China wird der zukünftige Leitmarkt der E-Mobilität sein.

### 中国将成为电动汽车未来的主流市场。



时代中国还未能实现此突破:工艺太复杂,西方制造商在几十年前就已站稳脚跟,领先中国太多。

而电动车的市场门槛没有那么高。这种车辆不需要**油箱**,没有传输,没有离合器,没有废气。其发动机也不是那么复杂,它们产生更少的热量,更低的噪音,无废气,少磨损。而且**电池**研发进展迅速:今天的电池原型很可能于2019年即可批量生产,预计充电后最远可行驶500公里。

“我们正处在从稀缺小众市场到大批量市场的转型期,”金砖国家论坛中专门从事汽车行业咨询的亚洲问题专家迪尔克·迈尔说,他认为中国在此起着决定性作用,“这里数量立即超过阈值。”制造商很快就能推算出使他们的投资有利可图的销售数字。

而中国的政策正使出浑身解数在为他们铺平道路:比如购买电动车最多可拿到7000欧元的奖金。充电可在270000多个**充电站**和充电桩进行。据国家官方新闻机构新华社报道,这种充电设施已遍布全国。到2020年充电设施在人口密集区域相距不得超过1公里。因此,如果房地产开发商拒绝修建相应充电设施,肯定会因为害怕遭受严厉处罚而乖乖就范。

目前在中国新的电动车一般可立即上路到处行驶并免费停车,相反在人口密集区域燃油发动机车辆的车主则必须长时间等待行车许可证。中央政府下令,公务用车中至少30%必须是电动车。省级政府则用税收优惠、廉价土地、担保或贷款争相吸引电动车制造商落户。

FMC也从**国家扶助**政策中获益。2019年这家初创企业将在南京建立第一家工厂,年产量暂定150000辆。至于最后能否一切如愿以偿,现在谁也无法预料。然而首席执行官充满乐观:在德国每一变革都会因过度管理而“半途夭折”,相反中国则说干就干,毕福康盛赞道。“在欧洲还没有人明白这里正在发生什么。”

空气污染 *kōngqì wūrǎn*  
= Luftverschmutzung

油箱 *yóuxiāng*  
= Kraftstofftank

电池 *diànchí*  
= Batterie

充电站 *chōngdiàn zhàn*  
= Batterie-Aufladestation

国家扶助 *guójiā fúzhù*  
= Staatshilfe

»Wir stehen am Übergang vom Exoten- zum Volumenmarkt«, sagt Dirk Meyer, Asienexperte der auf die Automobilindustrie spezialisierten Unternehmensberatung Forum Bric. Chinas Rolle sei dabei entscheidend: »Hier übersteigt das Volumen gleich die kritische Masse.« Schnell können Hersteller auf Absatzzahlen kommen, die ihre Investitionen profitabel machen.

Die Politik ebnet ihnen mit all ihrer Macht den Weg. So bekommen Käufer von Elektroautos eine Prämie von umgerechnet bis zu 7000 Euro. Den Strom tanken können sie an einer von mehr als 270000 Ladestationen und -säulen, die laut der staatlichen Nachrichtenagentur Xinhua landesweit schon in Betrieb sind. 2020 soll in Ballungsräumen die nächste E-Tankanlage nirgendwo weiter als einen Kilometer entfernt sein. Daher müssen Immobilienbesitzer, die auf ihrem Grundstück den Bau von Ladesäulen verweigern, empfindliche Strafen fürchten.

Während ein neues E-Mobil in der Regel sofort im Straßenverkehr herumkurven und gratis parken darf, müssen Besitzer von Verbrennungsmotor-Fahrzeugen in Ballungsgebieten oft lange auf die Zulassung warten. Die Zentralregierung hat angeordnet, dass mindestens 30 Prozent ihrer Dienstflotte mit Strom fahren muss. Und die Provinzregierungen buhlen mit Steuervorteilen, billigem Land, Bürgschaften oder Krediten um E-Auto-Hersteller.

FMC profitiert von der Staatshilfe. 2019 wird das Start-up seine erste Fabrik in Nanjing starten: Zunächst will es 150000 Autos pro Jahr produzieren. Ob am Ende alles wirklich so klappen wird wie geplant, weiß niemand. Der Chef indes schwelgt in Optimismus: Während in Deutschland jede Veränderung »ausgeregelt« werde, setze China Entscheidungen entschlossen durch, schwärmt Carsten Breitfeld. »In Europa hat noch keiner verstanden, was hier gerade geschieht.«

**Dr. Claus Hecking** ist nach dem Studium der Betriebswirtschaftslehre, Jura und Politik in Münster, Madrid und Brüssel als freier Journalist, Redakteur von CAPITAL und Autor von Spiegel Online tätig. Seine Themen sind Klima und Umwelt, sowie internationale Wirtschaft. Er ist mehrfach für seine engagierten Reportagen ausgezeichnet worden.

**克劳斯·赫金**博士先后在明斯特、马德里和布鲁塞尔学习企业经济学、法学与政治学专业。此后任自由职业记者、《资本》月刊编辑和《明镜在线》作者。他关注的题目是气候与环境以及世界经济。其富有责任心的专题报道曾多次获奖。



# »Chinas Automarkt ist der kompetitivste der Welt«

## “中国的汽车市场是全世界竞争最激烈的”



*Zhang Fan, Vizepräsident des Entwicklungsinstituts und Leiter der Design-Abteilung der Guangzhou Automobile Group (GAC) über Chinas Automobilindustrie und das Engagement des Landes im Bereich E-Mobilität*

张帆，广汽汽车工程研究院副院长兼概念与造型设计中心主任，在采访中为我们介绍中国的汽车工业以及中国在电动车领域的宏伟规划与取得的成果。

Interview/专访: Malina Becker 贝美岚

广州汽车集团股份有限公司（以下简称“广汽”）是中国最大的汽车生产厂商之一，总部位于广东省广州市。其生产的小汽车、越野车以及小批量生产的货运卡车目前虽然主要面向国内市场销售，然而，广汽也在计划将产品出口到印度与美国。目前广汽已与国际汽车厂商如菲亚特、本田、三菱等组建合资企业。鉴于日益增长的对于电动汽车的需求以及中国日益严格的汽车减排监管，广汽集团正在将发展重心之一转移到电动汽车的研发和生产上。

Guangzhou Automobile Group (GAC) ist einer der größten Automobilhersteller Chinas mit Hauptsitz in Guangzhou, Guangdong. Pkws, SUVs und in kleinem Maßstab auch Lkws werden hier vorrangig für den lokalen Markt produziert, jedoch plant GAC seine Produkte auch nach Indien und in die USA zu exportieren. Schon jetzt hat GAC Joint Ventures mit internationalen Herstellern wie Fiat, Honda und Mitsubishi. Aufgrund der steigenden Nachfrage nach Elektroautos und strengeren Regelungen in China setzt auch GAC einen Schwerpunkt auf die Entwicklung der Elektromobilität.



**记者：对汽车行业来说中国是世界最大成长最快的市场之一，广汽的主要市场是中国吗？还是更重视国际市场？**

张帆：广汽集团目前主要市场的确是中国大陆，每年也有少量的车型出口到海外，主要是科威特、阿联酋、智利、柬埔寨、尼日利亚等14个国家。未来，我们也会争取进入主流的国际市场，按照目前制定的计划，我们会在2019年面向北美市场启动乘用车产品的销售工作。

**中国的汽车市场有哪些特别之处？**

张：中国汽车市场的特点，一是全球最大，中国已经连续8年成为产销量世界第一的市场。二是由于幅员辽阔导致的区域消费文化和消费偏好差异大，再加上经济发展水平不均衡，市场总体来说非常复杂。三是竞争非常激烈，中国市场云集了全球各大汽车品牌旗下的各类产品，是世界上竞争最为激烈的市场。

**中国的汽车厂商正在尝试打入德国和欧洲的汽车市场，您是如何看待这样的发展的？**

张：中国厂商如果要打造世界级品牌，最终都必须走出去。广汽集团对于国内厂商尝试进入欧洲市场，秉持的是乐见其成的态度。

海外尤其是欧美市场确实具有挑战，无论是认证、排放法规，还是安全法规，在整个汽车行业都是最严格的，所以对进入市场的品牌、产品都有很高的要求。反过来可以促进国内厂商在研发体系、制造体系、销售服务体系等各个层面实现快速的能力提升。



**KI-MAGAZIN: Was die Automobilbranche betrifft, so zählt China zu den weltweit am schnellsten wachsenden Märkten. Legt GAC mehr Wert auf den Zuwachs im Inland oder ist der Auslandsmarkt wichtiger?**

ZHANG FAN: Für GAC ist zurzeit tatsächlich China der wichtigste Markt. Wir exportieren jährlich aber auch nicht wenige Autos in 14 Länder weltweit, vor allem nach Kuwait, in die Vereinigten Arabischen Emirate, nach Chile, Kambodscha und Nigeria. In Zukunft werden wir vermehrt versuchen, in den etablierten internationalen Markt zu gelangen. Nach den derzeitigen Plänen wollen wir 2019 auf dem nordamerikanischen Markt mit dem Verkauf von Pkws beginnen.

**Was sind die Besonderheiten des chinesischen Automarkts?**

ZHANG: Erstens ist der chinesische Markt global gesehen der größte Markt. China war während der letzten acht Jahre immer die Nummer eins in punkto Produktions- und Absatzzahlen. Zweitens ist die Ausdehnung so weiträumig, dass sehr große regionale Unterschiede in der Verkaufskultur, sowie in den Vorlieben der Konsumenten bestehen. Dazu kommt, dass die wirtschaftliche Entwicklung nicht gleichmäßig verläuft, was den Markt als Ganzes sehr komplex macht. Drittens ist der Wettbewerb hier sehr hart. Auf dem chinesischen Automarkt sind sämtliche Produkte zu finden, die von großen globalen Automarken hergestellt werden. Damit ist unser Markt der kompetitivste der Welt.

**Die chinesischen Hersteller versuchen, auch den deutschen und europäischen Markt zu erobern. Wie sehen Sie diese Entwicklung?**

ZHANG: Wenn die chinesischen Produzenten Weltklasse-Marken etablieren wollen, müssen sie sich letzten Endes auf den Weltmarkt wagen. Was den Einstieg von GAC in den europäischen Markt betrifft, bin ich ziemlich optimistisch. Der ausländische Markt, vor allem der europäische und nordamerikanische, stellt tatsächlich eine große Herausforderung dar. Egal ob es um Zulassungsverfahren, Abgasstandards oder Sicherheitsbestimmungen geht: Dort sind die Anforderungen die strengsten der gesamten Branche. Dementsprechend hoch sind die Ansprüche, wenn eine Marke oder ein Produkt dort Fuß fassen will. Positiv gesehen kann das aber auch bewirken, dass die chinesischen Hersteller sowohl ihre Forschung und Entwicklung vorantreiben, als auch ihre Produktions- und Vertriebssysteme schneller upgraden.

**In vielen Großstädten Chinas erreicht die von Autos verursachte Luftverschmutzung ein bedrohliches Niveau. Global betrachtet, ist der Umstieg von Verbrennungs- zu Elektromotoren eine sehr vernünftige Entscheidung. Auch GAC investiert in Elektroautos. Welche Position vertritt Ihre Firma?**

ZHANG: Was Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, vor allem Elektroautos, betrifft, so begann GAC relativ spät damit. Was die Verkaufszahlen anbelangt, so wurden im Jahr 2015 1430 Autos verkauft, 2016 waren es schon 3665. Damit rangierten wir bei der Herstellung

**在中国的许多大城市，由机动车所引发的空气污染其危害已经极其严重。从全球来看，从燃油车转向发展电动车是相当理性的决策。广汽也在投资电动车，贵公司在该行业的地位如何？**

张：新能源汽车问题上，特别是电动车问题上，广汽集团起步相对较晚。从销量看，2015年为1430辆，2016年是3665辆，在当年中国新能源乘用车企业销量排位中约为10-12名。不过，这么多年新能源相关领域研发上的积累和出色的执行力，我们认为这是我们急起直追的有利条件。

今年4月在上海举行的上海车展，我们发布了四款新能源车型，包括新能源的概念车。今年会量产上市的新能源汽车共有四款，包括夏天上市的三款混合动力车型，以及一款纯电动车型。未来发展方面，我们制定了详细的规划，主要是聚焦电池系统、电机系统、电控系统、机电耦合系统、系统集成五大核心领域。按照计划，广汽2020年自主与合资新能源汽车产销突破20万辆，占汽车总产销量的约10%。

中国政府非常重视新能源汽车的发展。此前一直到2020年，新能源汽车的销量能够获得中央政府和地方政府的财政补贴、购置税优惠，新能源车在一线城市普遍拥有不限行等扶持政策。

**贵公司对于汽车制造所使用的材料变化有哪些预期？**

张：新能源车由于结构简单，更加容易实现一些新材料的运用，比如铝合金或者是镁合金，甚至是碳纤维，或者是复合材料。我们已经动工的新能源汽车工厂就是按照这些新方向去规划的。

**中国的汽车生产商需要哪些特殊的广告手段来赢得用户？广告策略近些年是怎么改变的，如何适应市场的要求？**

张：中国的汽车生产商和全球各国的广告主一样，总体上采取的都是常规的广告手段。要说区别，一是中国的广告主可能更为普遍使用年



Zhang Fan zog direkt nach seinem Masterabschluss 2002 in Transportation Design an der Tsinghua Universität nach Deutschland, um dort bei Mercedes Benz in Sindelfingen am Konzept- und Produktdesign der haus-eigenen Fahrzeuge mitzuwirken. 2011 kehrte er nach China zurück und begann seine Laufbahn in der Designabteilung aller Automobile und Konzeptfahrzeuge der Guangzhou Automobile Group. Seit 2016 ist er Vizepräsident des Entwicklungsinstituts und Leiter der Design-Abteilung.

2002年张帆于清华大学美术学院工业设计系获取硕士学位以后，即被梅赛德斯-奔驰公司聘用，在德国辛德芬根市为奔驰自产汽车从事概念与产品设计工作。他于2011年回国进入广汽集团，开始在设计部门指导广汽集团所有量产车与概念车的造型设计工作。自2016年起张帆担任广汽汽车工程研究院副院长，兼概念与造型设计中心主任。

von Pkw mit alternativem Antrieb in diesen Jahren auf den Plätzen 10 bis 12. Da wir allerdings schon jahrelang viel im Bereich der alternativen Antriebe geforscht und uns herausragende Kompetenzen angeeignet haben, verfügen wir heute über die besten Voraussetzungen, um schnell aufholen zu können.

Im April dieses Jahres haben wir bei der Automesse in Shanghai vier neue Modelle mit alternativem Antrieb vorgestellt, auch das Konzeptauto *EnSpirit*. Wir werden mit der Massenproduktion von vier Autos mit alternativem Antrieb beginnen, so sollen im Sommer mehrere Hybrid-Modelle auf den Markt kommen sowie ein reines Elektroauto. In Zukunft setzen wir vor allem auf fünf signifikante Bereiche: Batterien, Elektromotoren, elektronische Kontrollsysteme, mechanisch-elektrische Kombinationssysteme und Systemintegration.

Nach dem derzeitigen Plan soll GAC im Jahr 2020 entweder allein oder in einem Joint Venture mehr als 200.000 Fahrzeuge mit alternativen Antrieben verkaufen, also 10 Prozent aller produzierten Autos.

Die chinesische Regierung misst der Entwicklung von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb große Bedeutung bei. Bis 2020 wird der Verkauf solcher Autos von der Zentral- und den Lokalregierungen



轻人喜爱的明星代言产品，二是随着移动互联网在中国的快速普及，广告的主要刊发平台已经迅速转移到了相应的媒体上，与此同时，权威的国家级电视台、户外媒体依然保持了自身的传播优势。

正是由于移动互联网时代的到来，广告策略的改变一是为了适应消费者的资讯接收习惯，更多选择移动终端如手机、平板电脑等新媒体发布平台。二是与新媒体特点相适应，内容信息强调趣味以便于客户之间进行“病毒式”扩散。



**拥有一辆汽车在中国还是一个身份象征吗？还是现在已变成日用消费品了？**

张：我们认为目前的情况是两者兼而有之。由于前面说的市场差异原因，在中国大多数地区尤其是偏远省份，拥有一辆汽车显然还是身份的象征，尤其车型的品牌依然是周围居民非常关注的焦点。而在一二线城市，这种身份象征显然已经弱化，人们消费更为理性，更偏重实际使用的功能性。

subventioniert, es gibt Steuererleichterungen beim Kauf. Fahrzeuge mit alternativem Antrieb unterliegen in den nach ihrer Einwohnerzahl klassifizierten Städten, wie zum Beispiel in den First-Tier-Städten Shanghai, Peking, Guangzhou und Shenzhen keinerlei Beschränkungen bei Besitz und Betrieb.

**Welche Veränderungen erwarten Sie etwa bei den Materialien für die Produktion von Autos?**

ZHANG: Da Autos mit alternativem Antrieb eine einfache Struktur haben, ist es leichter, neue Materialien zu verwenden, wie Aluminium- oder Magnesiumlegierungen, ja sogar Karbonfaser oder Verbundwerkstoffe. Unsere neue Fabrik für Autos mit alternativem Antrieb, deren Bauarbeiten schon begonnen haben, wurde bereits in diesem Sinne geplant.

**Welche speziellen Werbestrategien müssen chinesische Autohersteller entwickeln, um potenzielle Käufer zu überzeugen? Welche Änderungen in der Werbestrategie hat es in den letzten Jahren gegeben, um den Marktanforderungen entsprechen zu können?**

ZHANG: Die chinesischen Autohersteller befinden sich in der gleichen Situation wie Werbekunden überall auf der Welt. Im Allgemeinen wenden sie ganz normale Werbestrategien an. Um sich jedoch von anderen zu unterscheiden, verwenden Werbekunden in China oft Stars als Werbeträger für ihre Produkte, die bei jungen Menschen gut ankommen. Dazu kommt, dass sich in China das mobile Internet so rasch durchgesetzt hat. Die wichtigsten Werbeplattformen sind daher sehr schnell auf die entsprechenden Medien umgestiegen. Gleichzeitig können die nationalen Fernsehstationen und Outdoor-Medien nach wie vor dank ihrer Reichweite ihre Vorrangstellung bewahren.

In der Ära des mobilen Internets haben sich die Werbestrategien insofern verändert, als sie sich den Informationsvorlieben der Konsumenten anpassen müssen. Sie verwenden vor allem mobile Endgeräte wie Mobiltelefone, Tablets und andere New-Media-Plattformen. Zudem müssen sie sich an die Präsentationsformen der neuen Medien anpassen: Der Content ist betont spritzig, um eine virale Verbreitung unter den Usern zu erreichen.

**Ist ein Auto in China nach wie vor ein Statussymbol oder ist es bereits zu einem alltäglichen Konsumgegenstand geworden?**

ZHANG: Wir glauben, dass im Moment beides zutrifft. Wegen der schon angesprochenen Diversifizierung des Marktes ist in den meisten Gegenden Chinas, insbesondere in etwas entlegenen Regionen, ein Auto nach wie vor ein Statussymbol. Vor allem wird von der Umgebung genau registriert, welche Automarke jemand besitzt. In den First- und Second-Tier-Städten hingegen spielt das Auto als Statussymbol eine immer geringere Rolle. Die Menschen steuern ihren Verbrauch bewusster, für sie sind praktische Funktionen eines Produktes wichtiger.

# Urbanes Engagement unter vier Ringen

## 四环之下的城市宏图



*Der Automobilhersteller Audi ist seit 1988 in China aktiv und plant für die kommenden Jahre einen Ausbau des Engagements im Reich der Mitte. Welche Verantwortung Audi hierbei übernimmt und wie das Unternehmen mit dem Konfuzius-Institut in Verbindung steht, darüber spricht Prof. Dr.-Ing. Peter Tropschuh, Leiter Corporate Responsibility AUDI AG, im Interview.*

1988年进入中国市场的奥迪汽车公司计划在未来数年进一步拓展对华合作。奥迪此举意味着何种责任、奥迪公司与孔子学院又有何种关系，奥迪股份公司企业社会责任部主任 特洛普舒接受孔子学院杂志访谈。

Text / 文: Margrit Manz 曼玛琳



**奥**迪把造出碳平衡汽车列为日程表上当务之急，公司在年度企业社会责任报告中阐述说明未来目标、当前措施和各项指数，重点不仅包括生产、也包括致力于造福环境和员工的举措以及各种社会经济事宜。研究未来的替代驱动方式、数字化联网和国际化是目前的关键问题。而这些不仅适用于德国，也适用于中国。1988年进入中国市场的奥迪属于优质轿车中的翘楚，2009年奥迪股份公司的全资子公司奥迪（中国）在北京成立，负责协调奥迪股份公司、一汽集团和一汽大众合资公司之间的业务合作协调，并在长春和佛山两市设立生产基地。2016年奥迪对华（包括香港）销售汽车591 554辆，同比增长3.6%。

奥迪和一汽希望进一步深化伙伴关系，拟在五年内新增五种当地e-tron车型，也包括一次充电可以行驶五百余公里的电池驱动汽车。奥迪希望于2025年前为每种排量车型在华至少供应一款本地电气化汽车，奥迪股份公司企业社会责任部主任彼得·特洛普舒深信这是正确的道路。“我们对于生产个性化汽车满怀责任感，并使自己有能力应对未来。”

为了进一步推进研发工作，公司于2013年成立了奥迪北京研发中心，研发团队主要负责区域产品定制和产品测试工作，并整合来自整个亚洲地区的创新和发展趋势，将其体现于未来产品的设计之中。研发中心位于充满创意和新动力、富有传奇色彩的北京798艺术区。北京的设计人员与英戈尔施塔特奥迪总部密切合作，设计中国专用的款式和方案。

**Fakten 2016**

- Mitarbeiter im Audi Konzern: 88 453 (Stand: 31.12.)
- Auslieferungen an Kunden: insgesamt 1,87 Mio. Automobile der Marke Audi
- Produktion: 1,9 Mio. Automobile (inkl. Lamborghini)
- China-Absatz: 591 554 Fahrzeuge
- Händler in China: ca. 450 in über 190 Städten

**2016年数据**

- 奥迪集团员工总数: 88 453 (截至12月31日)
- 向客户供应奥迪牌汽车总量: 187万辆
- 产量: 190万辆 (包括兰博基尼)
- 对华销量: 591 554辆
- 在华经销商: 约450名, 分布在190多个城市

**D**ie Vision einer CO2-neutralen Mobilität steht ganz oben auf der Agenda von Automobilhersteller Audi. Im jährlichen Corporate Responsibility Report berichtet das Unternehmen über seine künftigen Ziele, aktuelle Maßnahmen und Kennzahlen. Im Fokus stehen dabei sowohl das Audi-Produkt als auch das Engagement für die Umwelt und die Mitarbeiter sowie Fragen der Gesellschaft und Wirtschaft. Die Beschäftigung mit zukünftigen alternativen Antrieben, der digitalen Vernetzung und Internationalisierung gehört zu den derzeit wichtigsten Aufgaben.

Und das nicht nur in Deutschland, sondern auch in China. Seit 1988 ist Audi im Reich der Mitte aktiv und gehört zu den führenden Marken im Premiumsegment. 2009 wurde Audi China als hundertprozentige Tochtergesellschaft der AUDI AG in Peking gegründet und koordiniert seitdem die Geschäfts Kooperation zwischen AUDI AG, der First Automotive Works (FAW) Group und dem Joint Venture FAW-Volkswagen. Produziert werden Fahrzeuge im nordchinesischen Changchun und in Foshan im Süden des Landes. 2016 konnte der Absatz von Audi in China, einschließlich Hongkong, um 3,6 Prozent auf 591 554 Fahrzeuge gesteigert werden.

Audi und FAW wollen ihre Partnerschaft weiter intensivieren und planen, das Produktangebot in den nächsten fünf Jahren um fünf lokal produzierte e-tron-Modelle zu ergänzen. Dazu zählen auch Batteriefahrzeuge mit einer Reichweite von über 500 Kilometern. Bis 2025 will Audi in China in jedem Volumensegment mindestens ein elektrifiziertes Fahrzeug aus lokaler Fertigung anbieten. Peter Tropschuh, Leiter Corporate Responsibility AUDI AG, ist sich sicher, damit auf dem richtigen Weg zu sein: »Wir gestalten individuelle Mobilität verantwortungsvoll und stellen uns zukunftsfähig auf.«

Um die Forschung und Entwicklung weiter voranzutreiben, wurde 2013 das Audi R&D Center Beijing gegründet. Ingenieur-Teams arbeiten hier an regionalen Produktanpassungen und -tests. Zudem kommen hier Innovationen und Trends aus ganz Asien zusammen und fließen in die Konzeption künftiger Produkte ein. Das Entwicklungszentrum ist im legendären Pekinger Künstlerviertel 798 beheimatet, ein Ort der Kreativität und neuen Impulse. Hier entwerfen Designer China-spezifische Designs und Konzepte in enger Zusammenarbeit mit der Audi-Zentrale in Ingolstadt. Zudem will Audi die Kooperation mit großen Internet-Unternehmen Chinas wie Tencent, Alibaba und Baidu verstärken. Die Partnerschaft mit Baidu umfasst den beliebten CarLife-Service der chinesischen Internetfirma, der App-Angebote zwischen Endgerät und Auto überträgt. Mit Tencent wird die Integration von Tencent MyCar Diensten in Audi Modellen entwickelt. Und mit Alibaba kann Audi erstmalig hochauflösende 3-D-Karten anbieten. Bei der Datenkommunikation kooperiert Audi mit dem Telekommunikationsausrüster Huawei und dem Mobilfunkanbieter China Mobile.



Konfuzius Institut  
2017  
孔子学院

此外，奥迪还计划加强与腾讯、阿里巴巴和百度等中国互联网巨头的合作，协议在数据分析领域合作并共同建立一个智能城市交通网络车辆平台。其中和百度的合作包括大受欢迎的将手机终端与车载智能互联的产品CarLife；和腾讯则合作将腾讯MyCar服务纳入奥迪车型；和阿里巴巴合作的成果则是奥迪首次能够提供高解析度的三维地图。此外，奥迪还在数据交换领域与电信设备商华为以及与中国移动合作。

奥迪还坚持不懈地落实其环境政策目标。比如佛山工厂在生产中兼顾热能回收、生产用水循环利用和整体回收利用，年均碳减排量高达十万吨！

此外，奥迪也希望吸引富有天赋的年轻人加入奥迪就职，因而开展众多例如针对中小學生、技校徒工和双元制高等职教学生的项目。“我们想让青少年更多了解技术有多精彩，能为他们带来何种前景”，特洛普舒说道，“我们的成就是建立在金点子和创新精神的基础上的，因此我们非常重视促进在学习和发现中所获得的乐趣。”



Schon auf der Pekinger Automesse 2016 verblüffte Audi die Autowelt mit seinem Q3 Modell mit integriertem elektrischem Roller in der Stoßstange. 2016年北京车展上，奥迪Q3车型集成在保险杠中的电动滑板就已让汽车界大吃了一惊。

Das Unternehmen setzt seine umweltpolitischen Ziele nachhaltig um. So werden in der Fabrik in Foshan zum Beispiel Wärme-Rückgewinnung, Betriebswasser-Kreislauf und ganzheitliches Recycling in die Produktion miteinbezogen. Und jährlich 100 000 Tonnen CO2 eingespart!

Das Unternehmen möchte aber auch junge Talente für einen Beruf bei Audi begeistern, wie Angebote für Schüler, Auszubildende und duale Studierende zeigen. »Wir wollen Kindern und Jugendlichen nahe bringen, wie spannend Technik ist und welche Perspektiven sich ihnen bieten«, sagt Tropschuh. »Unseren Erfolg haben wir auf guten Ideen und Erfindergeist gebaut. Spaß am Lernen und Entdecken zu fördern, liegt uns daher sehr am Herzen.«

Fotos: AUDI Media Center



# »Unser Augenmerk gilt der Entwicklung von Elektromobilität«

## “我们很重视开发电动汽车”

Margrit Manz im Interview mit Prof. Dr.-Ing. Peter Tropschuh,  
Leiter Corporate Responsibility AUDI AG

曼玛琳采访奥迪股份公司企业社会责任部主任特洛普舒博士

**记者：特洛普舒先生，您是奥迪股份公司企业社会责任部主任。请问奥迪如何定义企业社会责任？这一责任包括哪些具体任务？**

PETER TROPSCHUH: 我们认为企业社会责任包括经济、生态和社会责任这三个方面的可持续发展。我们很重视这一可持续性三角，因为我们这个部门的名称译过来不仅代表责任和义务，也代表可持续性，同时还包括应对未来的能力。奥迪的任务不但包括产品、生产基地和环保事宜，也包含诸多社会责任和义务，比方说从幼儿看护一直到对员工的老年家属的照顾等等。

**那么在中国市场上，奥迪对于自身的社会责任又是如何定位的呢？**

TROPSCHUH: 中国市场上最引人注目的当然是我们的产品，我们主要是努力降低车辆排放的二氧化碳量。这一点无论在欧洲还是中国都是第一要务。因此我们很重视开发电动汽车，这不仅是为了遵守中国法规，也是为人类共同的福祉尽力，比如混合动力车型超长中档豪华轿车奥迪A6针对中国市场只销售超长款的混合动力车型。未来五年我们将在中国本土生产五款新能源车辆，其中就包括完全由电池驱动的类型，充电后其行驶里程可达五百公里。我们的产品领先于世界，而我们为产品承担的责任也是世界领先的，其中包括提高交通安全性，这当然是指乘客的安全，但也是指其他交通直接参与者的安全，比如大众和奥迪一致要

**KI MAGAZIN: Herr Tropschuh, Sie sind bei Audi Leiter der Abteilung Corporate Responsibility – wie wird die gesellschaftliche Verantwortung bei Audi definiert und welche Aufgaben werden im Rahmen dieser Verantwortung wahrgenommen?**

PETER TROPSCHUH: Corporate Responsibility umfasst bei uns drei Facetten der Nachhaltigkeit: Ökonomie, Ökologie und gesellschaftliche Verantwortung. Dieses Nachhaltigkeitsdreieck ist für uns wichtig, denn Responsibility heißt übersetzt zwar Verantwortung, steht aber auch für Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit. Zur Bandbreite von Audi gehören Produkte, Standorte und Umweltthemen, aber auch die gesellschaftliche Verantwortung, beispielsweise angefangen von der frühkindlichen Betreuung bis zur Fürsorge gegenüber den älteren Familienangehörigen unserer Mitarbeiter.

**Wie positioniert sich Audi in Bezug auf diese gesellschaftliche Verantwortung im chinesischen Markt?**

TROPSCHUH: Am deutlichsten sichtbar auf dem chinesischen Markt sind unsere Produkte. Wir setzen uns vor allem für die Reduktion von Fahrzeug-Emissionen ein. Dies hat in Europa, wie auch in China höchste Priorität. Unser Augenmerk gilt daher der Entwicklung von Elektromobilität. Nicht nur um die gesetzlichen Vorschriften Chinas zu erfüllen, sondern auch um unseren Beitrag für das Gemeinwohl zu leisten. Von unserer Mittelklasse-Limousine, dem Audi A6, wird es zum Beispiel die Langversion nur in China als Hybrid geben. In den nächsten fünf Jahren werden wir fünf weitere New Energy Vehicle lokal produzieren, darunter auch rein batteriebetriebene Modelle mit einer Reichweite von über 500 Kilometern.

Unsere Produkte, aber auch die Verantwortung, die wir dafür wahrnehmen, sind maßgebend. Dazu gehört auch die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Das betrifft die Sicherheit der Insassen, aber natürlich auch die der anderen Verkehrsteilnehmer im unmittelbaren Umfeld. Volkswagen und Audi haben es sich zum Beispiel gemeinsam zur Aufgabe gemacht, den Fokus auf die Sicherheit von Kindern an Bord unserer Autos zu richten. Das, was bei uns vom Ge-

求自己的产品把儿童乘车安全放在首位。我国法律规定儿童乘车必须使用儿童座椅，这一做法尚未在中国普及。因此奥迪员工购买儿童座椅可以获得折扣，家庭第一个孩子更可以免费获赠。

我们还在社会公益活动范围内开展造福儿童的其他项目。比如奥迪在上海大力资助残疾孤儿福利院，并为民工子弟入学难寻找对策。按照中国法律规定学龄儿童原本只可在户口所在地上学，而奥迪资助的北京太阳村项目为民工子弟创造了在父母打工城市上学的机会。此外，社会责任当然也包括奥迪在华几家分支机构开展与高校合作，主要针对博士生和本科生培养。

**2016年成立了奥迪英戈尔施塔特孔子学院，这一合作项目是如何实现的？**

TROPSCHUH: 每个奥迪人都明白公司业务的一大部分取决于中国市场，我们甚至称中国市场为第二主场。我们和中国同事一起讨论如何才能让德国人更加了解中国的重要性。只有通过让大家对中国更了解，兴趣更浓厚，才能够更容易动员德国同事前往中国任职。因此我们的中国同事就和教育部下属的孔子学院总部/国家汉办联系，表达了我们的兴趣和意愿。选址在英戈尔施塔特对我们有利，因为该市得到了州长霍斯特·泽霍夫的支持，希望成为巴伐利亚州的中国中心，这样我们建立一个孔子学



Eröffnungsfeier des Audi Konfuzius-Institut Ingolstadt. 英戈尔施塔特的奥迪孔子学院的成立典礼。



Prof. Dr.-Ing. Peter F. Tropschuh nahm 1988, nach Maschinenbau-Studium und Promotion an der Technischen Universität München, seine Tätigkeit bei der AUDI AG in Ingolstadt auf. Bis 2006 im Entwicklungsbereich der AUDI AG, leitete er dann von 2006 bis 2012 die AutoUni des Volkswagen Konzerns in Wolfsburg und seit Juli 2011 den Bereich Corporate Responsibility der AUDI AG in Ingolstadt. Seit Wintersemester 2007/2008 ist er Lehrbeauftragter am Lehrstuhl für Fahrzeugtechnik der TU München und wurde im Jahr 2015 zum Honorarprofessor der Technischen Universität München berufen.

彼得·F·特洛普舒教授在慕尼黑工业大学学习机械制造并获得工程博士学位后，自1988年起在英戈尔施塔特的奥迪集团任职。他在业务拓展部门工作到2006年，随后于2006–2012年在沃尔夫斯堡担任大众集团汽车大学的负责人，并自2011年七月起在英戈尔施塔特领导奥迪集团企业责任部。自2007/2008学年冬季学期开始，他开始在慕尼黑工业大学运输工具工程学兼任教职。2015年，他被授予慕尼黑工业大学荣誉教授的头衔。

setzgeber vorgegeben ist, also Kinder immer in Kindersitzen zu befördern, ist in China noch nicht so üblich. Daher erhalten Mitarbeiter zu ermäßigten Preisen, für das erste Kind geschenkt, Kindersitze.

Innerhalb unseres gesellschaftlichen Engagements wollen wir mit weiteren Projekten für das Wohlergehen von Kinder sorgen. Audi unterstützt zum Beispiel in Shanghai intensiv ein Waisenhaus für Kinder mit Behinderungen. Auch für das Schulproblem der Kinder von Wanderarbeitern haben wir nach Lösungen gesucht. Gemäß der chinesischen Gesetzgebung dürfen diese Kinder eigentlich nur an ihrem Heimatort in die Schule gehen. Das Projekt Sun Village in Peking, das von Audi unterstützt wird, ermöglicht den Kindern die Schule dort zu besuchen, wo ihre Eltern Arbeit gefunden haben.

Zur gesellschaftlichen Verantwortung gehören natürlich auch Hochschulkooperationen an den Audi-Standorten in China, wo wir gezielt Doktoranden und Studenten ansprechen.

**In Ingolstadt gibt es seit 2016 das Audi Konfuzius-Institut – wie kam es zu dieser Kooperation?**

TROPSCHUH: Wir alle hier bei Audi sind uns bewusst, dass ein Großteil unseres Geschäfts vom Markt China abhängt. Wir sprechen vom zweiten Heimatmarkt. Gemeinsam mit unseren chinesischen Kollegen haben wir diskutiert, was man tun könnte, um hier in Deutschland die Bedeutung Chinas noch mehr herauszustellen. Indem wir die





Der Audi A5 Sportback wird in Ingolstadt montiert: Ein Coupé mit exklusivem Design und Lässigkeit.  
 奥迪 A5 掀背式轿跑车在德国英戈尔施塔特的组装现场：舒适型高端设计的双门跑车。

院的意愿就有了非常肥沃的土壤和根基。我们争取到了英戈尔施塔特工业技术大学合办孔子学院。通常全球所有孔子学院都必须传播中国语言和文化，不过由于奥迪是一家技术型企业，所以现在英戈尔施塔特拥有全球第一所也是迄今唯一一所技术领域的孔子学院。当然这里的技术意味着发展、生产以及市场等各个领域，其中当然也包括可持续发展和交通安全。因此这对于既有技术专业也有企业管理专业的英戈尔施塔特工大来说，成为该市的锚基是很有吸引力的。在中国我们争取到了与佛山奥迪厂相距约四十公里的广州华南理工大学作为合作院校。几周前奥迪英戈尔施塔特孔子学院正式揭牌成立，华南理工大学副校长、系主任和多位教授还特地赶来出席典礼。

Menschen intensiv über China informieren und für das Land begeistern, können wir auch deutsche Mitarbeiter für einen Aufenthalt in China motivieren.

Unsere chinesischen Kollegen haben dann den Kontakt zu Hanban, der Zentrale der Konfuzius-Institute im Pekinger Bildungsministerium aufgenommen, um unser Interesse zu bekunden. Für die Region Ingolstadt ist uns zugutegekommen, dass die Stadt mit Unterstützung des Bayerischen Ministerpräsidenten Horst Seehofer zum bayerischen Zentrum für China werden möchte. So fiel unsere Idee, ein Konfuzius-Institut zu gründen, auf fruchtbaren Boden. Als Gründungspartner konnten wir die Technische Hochschule Ingolstadt (THI) gewinnen. Es ist ja so, dass alle Konfuzius-Institute weltweit die Aufgabe haben, die chinesische Sprache und Kultur zu vermitteln. Aber da wir ein technikorientiertes Unternehmen sind, gibt es nun in Ingolstadt das erste und bisher einzige Konfuzius-Institut mit einem dritten Standbein: Technik. Wobei Technik alle Themengebiete umfasst, die für Entwicklung, Produktion und Vermarktung wichtig sind. Dazu gehören natürlich auch Nachhaltigkeit und Verkehrssicherheit. Das war ein Anreiz für die TH Ingolstadt, die sowohl Technik als auch Betriebswirtschaftslehre auf ihrem Lehrplan stehen hat, sich als Anker in Ingolstadt zur Verfügung zu stellen. In China haben wir die South

### 奥迪和英戈尔施塔特孔子学院计划合作开展哪些项目？这一合作也符合奥迪加强对华合作的总体方针吗？

TROPSCHUH: 作为奥迪股份公司的一名代表，我也是孔子学院的董事会成员。一位德方院长以及一位中方院长均在英戈尔施塔特本地工作。文化和语言类项目已经在开展了。目前正在热议能让合作的两国高校都感兴趣的共同项目，而两地学生也组成小组研究同样的议题并通过推特、Skype、视频会议和电子邮件进行沟通，访问对方国家也已列入计划。在这种情况下，学生的不同文化经验就有助于他们与两国专家与工程师一起设计出适合当地市场的方案。

### 您个人认为汽车工业领域未来会有哪些重要发展？

TROPSCHUH: 社会上目前最热门的话题是机动车废气排放。汽车工业的巨大挑战是减排，我认为同等重要的还有提高交通安全性。我理解的企业社会责任是：汽车应为人类、同时也为大自然带来福祉，这是我们的工作重点。

### 那么您本人同中国的渊源呢？

TROPSCHUH: 我有几位当年留学德国的中国好友，三十多年了，我们亲密如故。我办公室里有一方刻着我中文名字的玉石图章和一块红色印泥。写完信以后我会在适当的情况下在下面盖上图章。清华大学校长送我一幅校门木版画，华南理工大学的校徽也摆在我的书桌上。我周围的这些中国元素既能完美体现奥迪在中国的作为，又对我个人意义重大。



Weltpremiere auf der Automesse in Shanghai 2017.  
 奥迪新产品首发上海2017年国际车展。

China University of Technology in Guangzhou gewinnen können, die etwa 40 Kilometer von der Audi-Fertigung in Foshan entfernt ist. Vor einigen Wochen fand die offizielle Eröffnung des Audi Konfuzius-Instituts Ingolstadt statt, zu der auch der Dekan, der Vizepräsident und Professoren der chinesischen Partneruniversität angereist waren.

### Welche Pläne gibt es für die Zusammenarbeit von Audi und dem Konfuzius-Institut Ingolstadt? Passt die Kooperation auch zum verstärkten Engagement von Audi in China im Allgemeinen?

TROPSCHUH: Ich bin als Vertreter der AUDI AG Mitglied im Vorstand des Konfuzius-Instituts. Im Institut arbeiten ein deutscher Direktor und eine chinesische Direktorin, die beide vor Ort in Ingolstadt sind. Das Programm im Bereich Kultur und Sprache läuft bereits. Aktuell gibt es intensive Diskussionen über gemeinsame Projekte, die sowohl die chinesische als auch die deutsche Hochschule interessieren könnten. So arbeiten an beiden Standorten kleine Gruppen von Studenten an gemeinsamen Themenstellungen und kommunizieren per Twitter, Skype, Videokonferenz und E-Mail. Auch eine Reise ins jeweilige Partnerland ist geplant. Hier helfen die unterschiedlichen kulturellen Erfahrungen der Studierenden, um zusammen mit deutschen und chinesischen Experten das Passende für die jeweiligen Märkte herauszuarbeiten.

### Was sehen Sie persönlich an wichtigen zukünftigen Entwicklungen in der Automobilbranche?

TROPSCHUH: In der Öffentlichkeit wird aktuell das Thema Emissionen heftig diskutiert. Die große Herausforderung der Automobilindustrie ist die Reduzierung dieser Emissionen. Ebenso wichtig ist für mich die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Unter Corporate Responsibility verstehe ich, dass ein Auto dem Gemeinwohl, also dem Menschen, und der Natur dient. An diesen Aspekten arbeiten wir intensiv.

### Und Ihr persönlicher Bezug zu China?

TROPSCHUH: Ich habe gute chinesische Freunde, die zum Studium hier in Deutschland waren und mit denen ich über 30 Jahre hinweg immer noch eng verbunden bin.

In meinem Büro habe ich einen Jadestempel mit meinem Namen in chinesischen Schriftzeichen und ein rotes Stempelkissen. Wenn ich Briefe auf Papier verfasse, stemple ich bei passender Gelegenheit auch meinen Namen darunter. Vom Präsidenten der Peking University habe ich ein holzgeschnittenes Bild des Eingangstores der Universität erhalten. Das Wappen der South China University of Technology steht ebenfalls auf meinem Schreibtisch. Ich bin umgeben von chinesischen Dingen, die auch im besten Sinne das Engagement von Audi in China verkörpern und darüber hinaus eine große persönliche Bedeutung für mich haben.



# Shanghai 2017

Das größte Messe-  
Ereignis der  
Automobilindustrie

2017上海  
国际车展

汽车工业第一大展会

Text/文: Margrit Manz 曼玛琳



Foto: Bloomberg via Getty Images





▲ Die chinesische Automarke Lynk & Co will mit SUV »01« neue Maßstäbe setzen. 中国汽车品牌领克希望旗下的SUV »01« 创造新的典范。  
 ▼ Mercedes präsentiert sich in opulentem Grün den begeisterten Fotografen. 奔驰车在奢华的绿光中向激动不已的摄影师们展示车型。



Foto oben: STR/AFP/Getty Images / Foto unten: Johannes Eisele/AFP/Getty Images

**作** 为全球最大的汽车市场，中国正处于巨大的发展变化中，这一点在2017年4月举行的第17届上海国际汽车工业展览会上表现得淋漓尽致。车展上，众多汽车生产厂家竞相展示汽车行业充满创意的未来，而这主要意味着电动汽车的未来。发展趋势指向车联网和电动汽车，而中国生产厂家正径直奔向这一目标，其展示车辆中的三分之二配置了新型驱动技术，如奇瑞和吉利集团子公司领克等中国厂家所展出的豪华轿车，此外还有互联网亿万富翁李斌的初创公司蔚来生产的七座SUV。

德国大众和捷克斯柯达也展示了电动SUV车型（运动型多功能车），英戈尔施塔特的奥迪公司则展示了一款四门电动汽车，而曾为英国品牌、2005年被中企收购的MG罗孚集团则展示了一款电动跑车，其价格亲民，就连不那么鼓的钱包也消受得起。

中国现在是、将来也会是展望未来的市场，但是对于德国汽车工业来说，以后对于未来的驾驭就不会再那么容易了。中国的初创企业开始在电动汽车领域超越历史悠久的德国汽车生产厂家，德国企业若是不想错过与未来的衔接，今年的上海国际车展就是一个警示信号。尽管汽车行业已进入电动汽车时代，但德国厂家依旧将宝押在对华销量一贯良好的大型豪华车上。

当然，中国的富人也乐于炫富，汽车依然被视作面子工程，超长豪车仍然大受欢迎，比如专为中国市场生产的超大超豪华的新宝马5系，不过该车在电动汽车领域新意不多，宝马新闻稿中主要强调的加分项是座椅的黄棕色皮饰和深褐色天窗。

而中国却已超前一步，近年越来越频繁地禁止内燃机车上路，旨在减少北京和上海等特大城市的雾霾，中国政府正在寻找持久的解决方案。因此国家主席习近平把



Futuristische Kopfstützen vom chinesischen Chery Automobile Co. 中国汽车品牌奇瑞公司Tiggo 5 双座轻型汽车的未来派汽车头枕与座椅

**D**ass sich der größte Automobilmarkt der Welt in einem dramatischen Umbruch befindet, wurde auf der Shanghaier Automesse im April 2017 mehr als deutlich. Hier hatten viele Autohersteller zu beweisen, wie die Zukunft aussieht und das heißt vor allem die Zukunft der Elektromobilität. Die Tendenz heißt Vernetzung und E-Antriebe. Und die chinesischen Hersteller nehmen geradewegs Kurs auf diese Zielrichtung. Zwei Drittel ihrer Fahrzeuge auf der Automesse waren mit neuen Antriebstechnologien ausgestattet. So zeigten sich die chinesischen Hersteller Chery, die Geely-Tochter Lynk & Co mit ihren Limousinen sowie das vom Internet-Milliardär William Le gegründete Start-up Nio mit einem siebensitzigen SUV gut aufgestellt.

Auch der deutsche Hersteller VW und das tschechische Unternehmen Škoda stellten ihre elektrisch angetriebenen SUVs vor. Und der Ingolstädter Autobauer Audi zeigte in Shanghai ein viertüriges E-Auto. Die noch bis 2005 als britische Marke existierende MG Rover Group, die danach an einen chinesischen Besitzer wechselte, präsentierte einen Elektro-Sportwagen, der sogar für den normalen Geldbeutel erschwinglich sein soll.

China ist und bleibt der Markt der Zukunft. Doch so selbstverständlich dürfte die Teilhabe daran in Zukunft für die deutsche Autoindustrie nicht mehr laufen. Chinesische Start-ups fangen an, den altherwürdigen deutschen Herstellern in punkto Elektromobilität den Rang abzulaufen. Wenn sie nicht den Anschluss an die Zukunft verpassen wollen, sollten sie die diesjährige Automesse in Shanghai als einen Warnschuss auffassen. Denn in Zeiten des Aufbruchs in die Elektromobilität, setzen die Deutschen weiterhin auf das, was sich auch bisher gut verkauft hat in China, nämlich die großen Modelle der Luxusklasse.

Wer in China Geld hat, der will das auch zeigen. Immer noch gilt das Auto als Statussymbol. Die teuren Langversionen der Oberklasse-

## Modelle der Luxusklasse verkaufen sich immer noch gut in China

### 大型豪华车型在中国销量一直不错

Konfuzius Institut 2017 孔子学院

Foto: Orlai Shern/Bloomberg via Getty Images



发展新驱动技术列为重中之重，宣布到2020年中国将有包括纯电动车和混合动力车在内的500万辆新能源汽车上路，而到2025年，新能源汽车要占新上牌汽车总量的70%。政府向研发领域投入数十亿巨资。

电动汽车配额的规定对于国内外汽车生产厂家来说是个巨大的挑战，严格落实配额的时间为2019年，但是中国电动汽车销量现在就已迅速增长：2016年电动汽车销量达507000辆，比上年增长53%。

但是标尺还在进一步提高：到2020年中国汽车市场全部IT产品中的半数要由中国自主生产，而这一目标看起来是切实可行的。目前各大汽车生产厂家就已在和中国的网络公司和通讯运营商合作开发并整合智能技术。

## Elektroautos sind auf dem Vormarsch 电动汽车方兴未艾



Luxus pur beim EXP 12 6e von Bentley Motors Ltd.  
宾利汽车的豪华车型 EXP 12 6e

车展结论：目前看来，汽车行业最成功的还是品牌、电动和SUV的结合。未来，鉴于中国的道路拥堵，减速比加速更为关键，迫切需要替代性解决方案。中国现已拥有自己的设计语言，能够自主建造靓车，如长城汽车的SUV哈弗H6和上汽集团的经济型轿车名爵MG3。中国人爱说：“计划不如变化快。”今日迅猛发展的市场依然瞬息万变，对质量的重视将会日益增强，未来需要的将不仅仅是为了一场车展装配几辆车、填满一个展台，未来需要更多的东西。今日的新品牌中有哪些将坚持到下届车展？我们拭目以待。

modelle verkaufen sich gut. So feierte beispielsweise BMW seine neue 5er-Limousine, die exklusiv mit längerem Radstand für den chinesischen Markt entwickelt wurde. Doch im Elektrobereich gab es von BMW wenig Neues. In der Pressemeldung des Unternehmens sollten eher die gelben Kontrastnähte an den Sitzen und der anthrazitfarbene Dachhimmel der Limousine punkten.

Doch unterdessen ist China schon einen Schritt weiter. In der letzten Zeit werden immer öfter Fahrverbote für Verbrennungsmotoren verhängt, um den Smog über Ballungsgebieten wie Peking oder Shanghai einzudämmen. Die chinesische Regierung sucht nach dauerhaften Lösungen. Und so hat Präsident Xi Jinping die Entwicklung neuer Antriebstechnologien zur Chefsache erklärt. Bis 2020 sollen fünf Millionen Elektro- und Hybridfahrzeuge auf Chinas Straßen rollen. 2025 werden 70 Prozent aller Neuzulassungen sogenannte New Energy Vehicles sein. Für die Forschung und Entwicklung werden staatliche Fördergelder in Milliardenhöhe bereitgestellt.

Mit dieser E-Auto-Quote werden die Hersteller aus dem In- und Ausland vor große Herausforderungen gestellt. Definitiv eingeführt werden soll die Quote 2019. Doch der Absatz von E-Autos in China wächst bereits jetzt rasant: 2016 wurden 507000 strombetriebene Fahrzeuge verkauft, dies entspricht einem Zuwachs von 53 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

Aber die Messlatte wird gleich noch mal höher gelegt. Bis 2020 soll die Hälfte aller IT-Produkte für Autos auf dem chinesischen Markt aus chinesischer Produktion kommen. Das scheint eine realisierbare Zielvorgabe zu sein. Bereits heute kooperieren Autohersteller mit chinesischen Internetfirmen und Telekommunikationsanbietern bei der Entwicklung und Integration von intelligenter Technologie.

Fazit der Messe: Gut kombiniert kommt man mit Status, Strom und SUV derzeit noch am weitesten. Zukünftig wird es im Stau auf Chinas Straßen mehr um Entschleunigung als um Beschleunigung gehen, Alternativen sind gefragt. Chinesen haben mittlerweile eine eigene Designsprache und bauen schicke Autos wie den SUV Haval H6 vom Hersteller Great Wall oder den Kompaktwagen MG3, der von Shanghai Automotive Industry produziert wird. Gemäß dem chinesischen Motto »Alles kann sich schnell wieder ändern«, wird auch der heutige dynamische Markt Veränderungen unterworfen. Vertrauen in Qualität will erarbeitet sein. Es braucht mehr, als schnell ein paar Autos für die Show zu montieren und einen Messestand zu füllen. Bleibt abzuwarten, welche neuen Marken bei der nächsten Auto-messe dabei sind.



▲ Zukunftsmusik oder schon Realität? Das chinesisch-schwedische Unternehmen NEVS stellt sein selbstfahrendes Auto »InMotion« vor.

未来幻想还是既成事实？中国和瑞典合资的NEVS公司介绍其旗下的自动驾驶汽车»InMotion«。

▼ BMW präsentiert sein AG X5 xDrive40e Plug-in Hybridfahrzeug.

宝马公司展示AG X5 xDrive40e插电式混合动力汽车。



Konfuzius Institut 2017 孔子学院

Foto: Ollal Shem/Bloomberg via Getty Images

Foto oben: Imaghechina / Foto unten: Tomohiro Ohsuim/Bloomberg via Getty Images



**Personen mit Führerschein**  
拥有驾照人口 (2015)

D 德国 **35 Mio.**  
3500万人

CN 中国 **300 Mio.**  
3亿人

**Was muss man für einen Führerschein bezahlen?**  
考取驾照费用

D 德国 **1400–1900 Euro**  
je nach Bundesland und Fahrkönnen  
1400–1900 欧元  
视不同联邦州及具体驾驶技能而定

CN 中国 **1300 Euro**  
in Großstädten wie Shanghai  
1300 欧元  
类似上海的大城市  
**bis 600 Euro**  
in kleineren Städten,  
Tendenz stark steigend  
不超过 600 欧元  
小城市, 但呈大幅上涨趋势

**Anzahl Elektro-Zapfsäulen im öffentlichen Raum**  
公共充电桩数量

D 德国 **6 450**

CN 中国 **52 600**

2015

2020 vorauss. 预计达到 **77 100**

**4,8 Mio.**  
480 万根



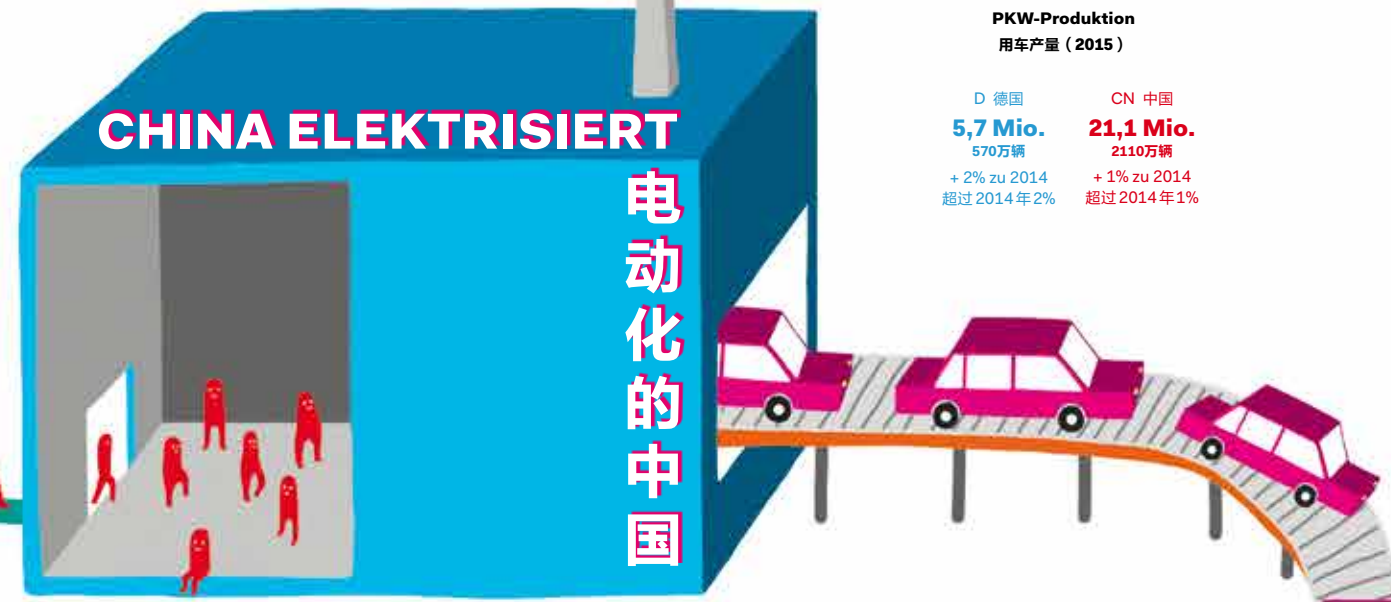
**CHINA ELEKTRISIERT**

**电动化的中国**

**PKW-Produktion**  
用车产量 (2015)

D 德国 **5,7 Mio.**  
570万辆  
+ 2% zu 2014  
超过 2014 年 2%

CN 中国 **21,1 Mio.**  
2110万辆  
+ 1% zu 2014  
超过 2014 年 1%



CN 中国 **2 Mio.**  
200万人

D 德国 **459 000**  
45.9 万人

**Wie viele Beschäftigte gibt es in der Autoindustrie?**  
汽车工业从业人员 (2015)

**Anzahl exportierter Autos**  
汽车出口总量 (2015)

D 德国 **4,4 Mio.**  
440 万辆

CN 中国 **700 000**  
70 万辆

**Durchschnittlicher Preis eines Neuwagens (PKW, 2015)**  
新车平均售价 (乘用车, 2015)

D 德国 **28 590 Euro**  
28590 欧元

CN 中国 **18 250 Euro**  
18250 欧元

**Anzahl importierter Autos**  
汽车进口总量 (2015)

D 德国 **1,1 Mio.**  
1100 万辆

CN 中国 **1 Mio.**  
100 万辆



**Wie viele Autos wurden im Jahr 2015 verkauft?**  
2015 汽车销售总量

D 德国 **> 3 Mio.**  
超过 300 万辆

CN 中国 **> 20 Mio.**  
超过 2000 万辆

davon mit Elektromotor 12 400 (+ 45% ggü. Vorjahr)  
其中纯电动车为 12 400 辆 (与上一年同比增长 45%)

davon: Plug-in-Hybrid (Akkumulator über Verbrennungsmotor oder Steckdose geladen) 11 100 (+ 142% ggü. Vorjahr)  
插电式混合动力车为 11 100 辆 (与上一年同比增长 142%)

davon mit Elektromotor 247 500; 2014: 45 000 (+ 550% ggü. Vorjahr)  
其中纯电动车为 24.75 万辆, 而 2014 年仅为 45000 辆 (同比增长 550%)

davon: Plug-in-Hybrid (Akkumulator über Verbrennungsmotor oder Steckdose geladen) Plug-in-Hybride: 83 600 (+ 280% ggü. Vorjahr)  
插电式混合动力车为 83600 辆 (与上一年同比增长 280%)

Welches Vertrauen Länder wie Deutschland und China in die Entwicklung von alternativen Antriebssystemen setzen, zeigt sich vor allem im Forschungs- und Entwicklungsbudget der Autokonzerne. Es geht in die Milliarden. Doch Elektroautos sind in Deutschland trotz Kaufprämie noch Ladenhüter. Es fehlt eine flächendeckende Infrastruktur. Bis 2020 wird mit einem Bedarf von gerade mal 77 000 Zapfsäulen gerechnet. Dagegen setzt China schon selbstbewusst auf 4,8 Millionen Zapfsäulen. Ganz klar, wer bei der E-Mobilität die Nase vorn haben wird!

德国和中国正以十足的信心大力发展采用新能源驱动系统的汽车, 这首先表现在各大车企所制定的往往数十亿计的研发成本预算上。尽管有购车补贴政策, 然而由于充电基础设施尚未大面积覆盖, 电动车在德国的销售依然惨淡。人们预计到 2020 年德国对充电桩的需求将达到 77000 根; 而在中国届时将有 480 万根充电桩投入使用。显而易见, 谁将最终成为电动交通领域的赢家!

**Wie viele Autos gibt es?**  
汽车保有量 (2015)

D 德国 **47,9 Mio.**  
4790 万辆

CN 中国 **235 Mio.**  
2.35 亿辆

D 德国 **45,1 Mio.**  
4510 万辆  
PKW 乘用车

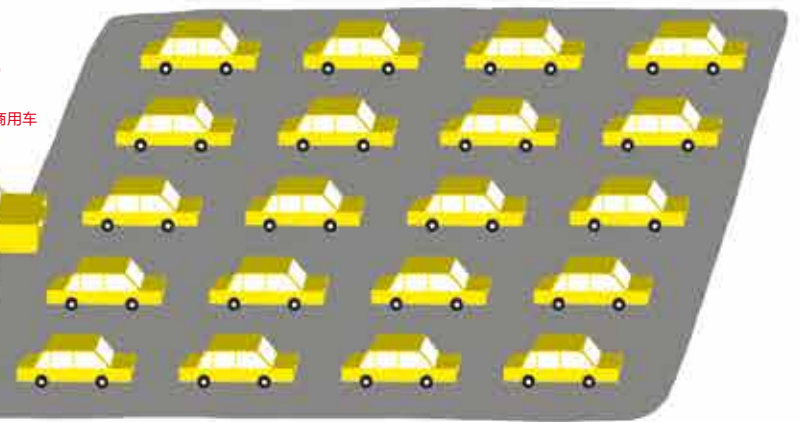
D 德国 **2,8 Mio.**  
280 万辆  
Nutzfahrzeuge 商用车

CN 中国 **172 Mio.**  
1.72 亿辆  
PKW 乘用车

CN 中国 **63 Mio.**  
6300 万辆  
Nutzfahrzeuge 商用车

D 德国 **59%**  
der Deutschen besitzen ein Auto  
每百人拥有 59 辆

CN 中国 **17%**  
der Chinesen besitzen ein Auto  
每百人拥有 17 辆



Illustrationen: Stefan Mesebach



# Ihr Fahrer ist auf dem Weg...

## 您的司机 已出发.....

*Ein Taxi zu erwischen wird in Peking immer schwieriger seit vor ein paar Jahren die App Didi ins Leben gerufen wurde, die es ermöglicht Fahrer per App zu rufen und nicht mehr per Handzeichen vom Straßenrand. Welche Entwicklung Fahrdienste wie Didi durchlaufen haben und wer dort eigentlich arbeitet, das erkundete Wu Yanfei fürs KI-Magazin.*

自从几年前滴滴打车软件问世以来，在北京叫出租车是越来越难了。现在人们打车是通过滴滴App找到专车司机，而不再是站在马路边招手。滴滴这样的打车服务经历了哪些发展变化，哪些人在这一行就业，吴彦飞为我们一一道来。

Text / 文: Wu Yanfei 吴彦飞





Per Didi-App ruft Autor Wu Yanfei einen Taxifahrer.  
本文作者吴彦飞用滴滴App打车。

**在** 2015年的各种促销和补贴大战的诱惑下，众多客户成为了网约车如滴滴打车的用户，其中也包括我。以至于人们今天常常会拿起手机叫车，用车的频率已远超过了出租车时代。国外回来的同学笑我“未富先奢”——国外叫车还是挺贵的。虽然补贴已被加价替代，但消费习惯已经养成！

除了投资人的心在滴血之外，2015年那年疯狂地廉价打车不亚于一次全民狂欢，至今许多司机仍津津乐道。“有的公司高峰时间每单补贴100元，一周接满70单就补贴8000块！谁要是没日没夜地干，那时候三个月能挣20万！”崔师傅边说边感慨自己没赶上最好的时候，只赶上了个尾巴。市场上充斥着各种刷单行为，但凶猛的国内资本并没有因此止步，反而加大烧钱的力度直到逼得优步退出中国市场。补贴停止之后，不少把开专车当创业的白领又重新找工作去了。“没有补贴，开专车纯粹就是一个熬时间的辛苦活，现在也就补贴一下柴米油盐”，崔师傅说。另一个司机告诉我，他跑一天的收入也就能供孩子上一堂英文的艺术表演课。

虽然赚钱不易了，但这毕竟是一份门槛低、时间灵活的就业。一人，一车，足矣。专车出行市场就像一块大“海绵”，从各方吸纳大量劳动力。尤其是在今天经济增速放缓、工业去产能的大背景下，这一作用尤其重要。山西太原焦煤集团的李伟是一名兼职专车司机，他每天下班后会先开四个小时的专车再回家。“去年集团裁员13%，今年的计划是10%。过去叫下岗，现在叫转岗，就是说企业不能一

**A** ggressive Aktionen und Vergünstigungen lockten 2015 viele Kunden auf die Plattformen von Taxi-Services wie Didi. Auch ich ließ mich überzeugen und wurde zu einem der zahlreichen Nutzer. Noch heute nehme ich oft mein Handy zur Hand, um ein Auto zu rufen, und fahre nun öfter mit dem Auto als früher, als ich noch die klassischen Taxis nutzte. Meine aus dem Ausland zurückgekehrten Studienkollegen lachen über mich, weil ich mir diesen Luxus leiste, ohne über ein Vermögen zu verfügen – im Ausland ist das Taxifahren ja nach wie vor unerschwinglich. Zwar sind die Lockaktionen längst den üblichen Preiserhöhungen gewichen, aber das Konsummuster hat sich fest eingebrannt!

Diese billigen Fahrten waren zwar verrückt und taten den Investoren zunächst weh, sie führten aber 2015 zu einer landesweiten Euphorie. Auch heute noch sprechen die Fahrer begeistert davon. »Manche Fahrer bekamen zu Stoßzeiten bis zu 100 RMB (knapp 13 Euro) Zuschuss pro Fahrt, das summierte sich in der Woche bei 70 Fahrten auf 8000 RMB (1030 Euro)! Wer rund um die Uhr gefahren ist, konnte in drei Monaten 200000 RMB (25800 Euro) verdienen!« Fahrer Cui bedauert, dass er die beste Zeit verpasst hat, weil er zu spät auf diesen Zug aufgesprungen ist. Der Markt wurde überschwemmt mit allen möglichen Tricks, aber auch das vermochte die aggressiven chinesischen Kapitalgeber nicht zu stoppen, im Gegenteil: Es wurde noch mehr Geld verbrannt, bis schließlich das Taxiunternehmen *Uber* aus dem chinesischen Markt verdrängt war. Als die Bezuschussung eingestellt wurde, mussten sich viele Angestellte, die ihren Job zugunsten eines Privatchauffeurs eingetauscht hatten, wieder nach einer neuen Arbeit umschauchen. »Ohne Vergünstigungen ist das private Taxifahren ein sehr anstrengender Zeitvertreib. Es ist nur ein kleines Zubrot.«, sagt Cui. Ein anderer Fahrer erzählt, dass sein Tagesverdienst jetzt gerade mal dazu reicht, eine Stunde englischsprachigen Schauspielunterricht für sein Kind zu finanzieren.

Auch wenn heute nicht mehr so leicht Geld verdient werden kann, ist diese Art des Taxifahrens ein sehr niedrigschwelliger Job, bei dem man sich die Zeit flexibel einteilen kann. Ein Fahrer, ein Auto – das ist alles, was es braucht. Der Markt für Privattaxis ist wie ein großer Schwamm, der Massen an Arbeitskräften aufsaugt. Vor allem in Zeiten wie diesen, wo sich das Wirtschaftswachstum verlangsamt und die Produktionskapazitäten der Industrie reduziert werden, kommt dem eine besondere Bedeutung zu. Li Wei, der bei der Jiaomei-Gruppe in Taiyuan in der Provinz Shanxi arbeitet, ist Teilzeittaxifahrer. Jeden Tag nach Dienstschluss fährt er noch vier Stunden, bevor er nach Hause geht. »Vergangenes Jahr hat unsere Firma 13 Prozent der Belegschaft entlassen, und dieses Jahr werden es laut Plan 10 Prozent sein. Früher sprach man von »Entlassung«, heute heißt es »Umschulung«, das heißt, die Firmen können die Leute heute nicht einfach auf die Straße setzen, sie müssen ihnen eine neue Perspektive bieten.«

Er berichtet, dass die Personalabteilung der Jiaomei-Gruppe mit Didi Chuxing einen Kooperationsvertrag unterzeichnet hat, der Minenarbeitern helfen soll, ihren Lebensunterhalt mit Taxifahren zu bestreiten, und eine dreimonatige finanzielle Unterstützung vorsieht.

裁了之，必须给工人找到一条出路”。他告诉我焦煤集团的人事部和滴滴出行签署了合作协议，帮助矿工通过专车谋生，并提供3个月的补助。集团领导鼓励矿工转岗开专车，“开车再辛苦也比在地底下挖煤强，能吹吹风，晒太阳，还有茶水喝”。除了山西焦煤外，其他公司企业都试图通过这种方式安置转岗人员。但让李伟稍感不安的是，按照最新的网约车管理条例，像他这样的兼职司机似乎没有机会再继续做下去了。

然而有些司机却是不得不做下去。我在北京曾搭过一辆越野车，车主是个40来岁的男人，举止得体，但看上去心事重重。攀谈中他长叹一声“我就剩这辆车了”。他曾在一家初创的IT公司做程序员，妻子在外企做财务，两口子收入相当不错，没有孩子，手里还有点儿股权。在新西兰度假时，他们共同爱上了那里的蓝天白云，移民的种子发了

**»Der Markt für Privattaxis ist wie ein Schwamm, der Massen an Arbeitskräften aufsaugt.«**

**专车出行市场就像一块“海绵”，从各方吸纳大量劳动力。**

Das Management der Gruppe ermuntert die Minenarbeiter, auf das Privattaxifahren umzusteigen. »Autofahren ist zwar auch anstrengend, aber immer noch besser, als unter der Erde Kohle abzubauen: Man spürt den Wind, sieht die Sonne und kann Tee trinken.« Außer der Jiaomei-Gruppe aus Shanxi versuchen auch andere Unternehmen mit verschiedensten Maßnahmen neue Arbeitsstellen für Umgeschulte zu schaffen. Was Li Wei ein wenig unruhig werden lässt, ist, dass nach den jüngsten Bestimmungen für Fahrdienste die Teilzeitfahrer in Zukunft nicht mehr ihrem Job nachgehen dürfen.

Manchen Fahrern bleibt allerdings gar nichts anderes übrig, als weiterzumachen. So kam ich in Peking mit dem Fahrer eines SUV in Kontakt, ein zurückhaltender 40-jähriger Mann, der sehr bedrückt wirkte. Im Gespräch erzählte er mir: »Alles, was ich besitze, ist dieses Auto.« Früher war er Programmierer bei einem Start-up in der IT-Branche gewesen, seine Frau arbeitete in der Finanzabteilung einer ausländischen Firma. Die beiden hatten ein ziemlich gutes Einkommen, keine Kinder und ein paar Aktien, gehörten also zu den Besserverdienern. Während eines Ferienaufenthaltes in Neuseeland verliebten sich die beiden in den blauen Himmel und spielten mit dem Gedanken, auszuwandern. »Ich glaubte, dass wir beide mit unserem Know-how in Neuseeland auf jeden Fall Arbeit finden würden.« Voller Selbstvertrauen begann er mit den Einwanderungsformalitäten. Auch der Vermittler meinte, er hätte noch nie Leute mit

Konfuzius Institut  
2017  
孔子学院



Fotos: Matjaz Tancic



芽。“我想我俩都有技术，到了新西兰肯定能找到工作”。他信心满满开始办移民。中介都说没见过这么好的条件。“我俩都把工作给辞了，趁着春节又去了一趟新西兰，心情愉快地讨论买房子和家具。结果回来之后，对方律师来信说某个环节出现了问题，一时走不了。我的存款都已经汇到新西兰，工作也辞了，亲戚朋友都喝过送行酒了...”进退维谷之间生活还得继续，他只好先开网约车等着。

开豪车做网约车司机的人也不在少数，不管是豪车的主人还是选乘豪车的乘客一般都是想借此机会体验另一种生活，而用豪车服务乘客又是网约车公司最好的广告。

还有一个群体叫代驾司机，工作是替喝了酒的司机驾车。他们在夜幕中骑着电动滑板车 E-Scooter 或者折叠自行车在酒店周边等待客户。代驾可以通过手



机预订，更多的则是客人将钥匙直接丢给迎上来的代驾司机。司机请醉醺醺的客人坐好，把自己的折叠自行车快速放进后车厢，然后开车把客人送回家。每次使用专车服务，我的一个奥地利朋友都会啧啧称奇，“奥地利很多人视车如命，自己的太太开一会儿都会让他心疼，怎么可能交给陌生人呢？”

回老家徐州的时候，我用过几次代驾服务——同学聚会总要小酌几杯。在警局工作的同学说全市正在严打酒后驾车行为，这就是说代驾必不可少。有一次，来接我的是一个安徽的小伙子，白天做一份工，夜晚做代驾。我问他，夜晚送醉酒的客人回家会不会很麻烦？他告诉我，一般的客人顶多就是吹吹牛，倒没什

so guten Voraussetzungen gesehen. »Wir kündigten beide, fuhren während der Neujahrsferien noch einmal nach Neuseeland und freuten uns schon darauf, Haus und Möbel zu kaufen. Als wir dann aber nach China zurückkamen, erhielten wir einen Brief vom Rechtsanwalt, der besagte, dass Probleme aufgetaucht wären und wir im Moment nicht nach Neuseeland gehen könnten. Ich hatte meine Ersparnisse bereits auf ein neuseeländisches Konto überwiesen, hatte gekündigt und schon Abschied von Verwandten und Freunden gefeiert ...« Sie saßen also in der Falle. Aber das Leben musste weitergehen, und so blieb ihm kurzfristig nichts anderes übrig als Taxi zu fahren und abzuwarten.

Es gibt viele Fahrer, deren Autos dem hochklassigen Segment entsprechen. Ob es nun die Besitzer der Autos sind oder sie das Auto für eine Firma fahren, eines haben beide gemeinsam: Sie wollen auf diesem Weg eine Ahnung von einem anderen Leben bekommen. Und Kunden mit einem Luxusauto zu chauffieren, ist die beste Werbung für die Vermittlungsfirmen.

Eine andere Gruppe sind die »Ersatzfahrer«, die zum Einsatz kommen, wenn ein Autofahrer Alkohol konsumiert hat. In der Nacht fahren sie mit Elektromopeds oder Faltradern in die Nähe von Restaurants, wo sie auf ihre Kunden warten. Diese Ersatzfahrer können ebenfalls übers Handy vorbestellt werden, meist aber übergibt der Kunde den Schlüssel direkt vor Ort einem dort wartenden Ersatzfahrer.

Dieser kümmert sich nun darum, dass der angetrunkene Autobesitzer sicher im Wagen Platz nimmt, verstaut dann schnell sein Klapprad im Kofferraum und bringt den nicht mehr Fahrfähigen nach Hause. Ein österreichischer Freund von mir kommt jedes Mal, wenn er diesen Service nutzt, aus dem Staunen nicht heraus: »Für viele Österreicher ist das Auto ihr Leben. Sie halten es kaum aus, wenn ihre Frau damit fährt – wie kann man das einem Fremden anvertrauen?«

In meinem Heimatort Xuzhou habe ich einige Male diesen Ersatzfahrer-Service in Anspruch genommen – bei Klassentreffen geht es nicht ohne ein paar Drinks. Ein Schulfreund, der bei der Polizei arbeitet, erzählte, dass die Polizei im Moment gerade streng gegen betrunkene Fahrer vorgeht, die Ersatzfahrer sind also unerlässlich. Eines Abends holte mich ein junger Mann aus Anhui ab, der tagsüber in einem anderen Job arbeitete und in der Nacht als Ersatzfahrer unterwegs war. Ich fragte ihn, ob es nicht sehr mühsam sei, betrunkene Kunden nach Hause zu fahren. Er meinte, dass die meisten Kunden zwar ordentlich angeben würden, aber sonst nichts passierte. »Am meisten Angst habe ich vor Kunden, die nicht genau erklären können, wo sie wohnen, oder die im Auto betrunken einschlafen. Man kann sie ja nicht einfach an der nächsten Straßenecke rauswerfen. Da kann es schon vorkommen, dass eine Fahrt die ganze Nacht dauert und ich keinen anderen Auftrag mehr annehmen kann.« Andererseits gibt so mancher gut aufgelegte betrunkene Gast ein fettes Trinkgeld – das ist natürlich sehr erfreulich. Ihm geht es

## Betrunkene buchen einen »Ersatzfahrer« 醉酒之人请代驾司机。



么。“最怕的是说不清自己住哪里或者上车就昏睡的那种客人，你又不能把他扔在路边，这会耽误我整个晚上无法接单”。不过如果遇到心情愉快的醉酒客人，有可能拿到丰厚的红包，这是最让人开心的事情。和许多理发店小工希望将来开家理发店一样，他的理想是自己开一家代驾公司，“这能减少很多交通事故，多么功德无量的一件事啊！”可是这并不容易，由于代驾的利润相对高一些，市场竞争十分激烈。我有好几次在末班地铁上见过打瞌睡的代驾司机，睡着了还紧紧握着折叠自行车的把手。

不管网约车司机还是代驾司机，最怕的就是公司倒闭和顾客投诉。由于是无现金交易，司机的收入都会先存在公司账号上。如果经营出现了问题，司机们就会陷入恐慌，蜂拥挤兑，正如今年五月北京一家网约车公司发生的那样。而投诉则会降低司机的信用值，直接影响乘客的选择。一些不当的投诉更是让司机苦不堪言，比如有的司机因为拒绝在禁停区长时间等待而遭到投诉。

有一次，我下车时对司机说了句“辛苦了！”那位 50 多岁的司机竟然十分感动，反过来谢谢我，又小心翼翼地问能否给他一个好评。我掏出手机，在评价系统里选择了“颜值爆表”，“32 个赞”和“全程无忧”。

wie den jungen Männern, die in Friseursalons arbeiten und hoffen, eines Tages ihren eigenen Salon aufmachen zu können: Sein Ideal ist es, eine eigene Firma für Ersatzfahrer zu haben: »So könnten viele Verkehrsunfälle vermieden werden, das wäre schon eine sehr gute Sache!« Einfach ist das nicht, da der Gewinn bei den Ersatzfahrern höher ist, ist auch der Wettbewerb härter. Ich habe schon oft in der letzten U-Bahn vor sich hin dösende Ersatzfahrer gesehen, die sogar noch im Schlaf den Lenker ihres Faltrades fest umklammert hielten.

Egal, ob die Fahrer für einen Online-Vermittlungsdienst fahren oder ob sie Ersatzfahrer sind, am meisten haben sie Angst davor, dass die Firma bankrottgeht oder die Kunden etwas beanstanden. Da die Bezahlung ohne Bargeld abgewickelt wird, landen die Einnahmen des Fahrers zuerst auf dem Firmenkonto. Wenn es zu Problemen in der Abwicklung kommt, verfallen die Fahrer manchmal in Panik und stürmen die Firma, wie es im Mai bei einem Pekinger Fahrdienst-Anbieter der Fall war. Klagen hingegen schmälern die Vertrauenswürdigkeit der Fahrer und beeinflussen die Kunden, die dann vielleicht einen anderen Fahrdienst wählen. Unangemessene Beschwerden sorgen bei den Fahrern für ordentlich Stress. Zum Beispiel hatte man sich über einige Fahrer beschwert, weil sie sich weigerten, lange in einer Halteverbotszone auf ihre Kunden zu warten.

Als ich mich einmal beim Aussteigen bedankte, zeigte sich der gut fünfzigjährige Fahrer sichtlich berührt, bedankte sich im Gegenzug auch bei mir und fragte mich vorsichtig, ob ich ihm eine gute Bewertung geben könnte. Ich nahm mein Handy heraus und wählte im Bewertungssystem »außergewöhnlich charmant«, »Super-Like« und »sorglose Fahrt«.



Unser Autor Wu Yanfei bedankt sich beim Taxifahrer und bewertet in der App die Fahrt mit „Super-like“. 作者吴彦飞向专车司机表示感谢，并在手机应用上提交好评。



# HONGQI 红旗

DER CHINESISCHE ROLLS-ROYCE

中国的劳斯莱斯

*Margrit Manz im Gespräch mit Robert Hartmann,  
einem begeisterten Fan der Red Flag-Limousine*

曼玛琳采访红旗轿车铁杆粉罗瑞



**红**旗CA770型轿车是1965年到1981年由第一汽车制造厂专为中国政府生产的一款标志性高级轿车，长春一汽总共才生产了847辆，纯手工制作。按官方说法，这款轿车由设计师、画家和工程师贾延良设计，尝试了一些创意，比如镶嵌在仪表上的天安门标志和方向盘正中的向日葵图案。被誉为“中国的劳斯莱斯”的红旗一直到今天均用于中国政要出行和外国国家首脑的接待工作。罗瑞在《孔子学院》杂志的独家专访中，讲述了自己是如何成为一辆红旗CA773型（此车型虽然较小，却更为稀有）轿车傲娇之车主的传奇经历。

#### 记者：您和中国打交道多久了？

罗瑞：我父母都是瑞士人，不过他们是1979年赴华旅游时结识的，他们的旅游团是中国对外开放后首批赴华旅游团之一，因此可以说我很早就和中国结下了深厚的渊源。父母家有个“中国室”，里面有一张美丽的漆器桌，是他们从中国带回来的。书架上还有一些介绍中国的书，我小时候是条书虫，醉心于阅读关于中国千百年来所发明的各种知识和技术的书籍。还有一本讲马可·波罗经历的画册，我也记忆犹新。高中毕业后我19岁时移居中国留学就业，中文学到汉语水平考试五级。我在上海住了十几年，2016年重返瑞士。

#### 您在中国做什么工作？

罗瑞：做过好几份工作。在上海的最后几年，我在大昌华嘉商业（中国）有限公司工作，这是一个总部设在苏黎世、在亚洲打下了牢固的根基的瑞士服贸集团。我在上海负责医疗保健部的业务发展，现在我是瑞士大昌华嘉公司的技术部总经理。



Freunde fürs Leben – Der Schweizer Robert Hartmann hat sich seinen Traum erfüllt und ist stolzer Besitzer eines Hongqi.  
生活之友：瑞士人罗瑞实现了自己的人生理想，成为了一名红旗车主。

**D**er Hongqi CA770 – zu Deutsch »Rote Fahne« – war eine Repräsentationslimousine, die von 1965 bis 1981 vom chinesischen Automobilhersteller First Automotive Works (FAW) ausschließlich für die chinesische Regierung produziert wurde. Das FAW-Werk fertigte in Changchun insgesamt nur 847 Exemplare in Handarbeit an. Entworfen wurde das Auto – so die offizielle Version – vom Designer, Maler und Industrieingenieur Jia Yanliang und spielte mit originellen Ideen wie zum Beispiel die Form vom Tor des Himmlischen Friedens auf dem Armaturenbrett und Sonnenblumen auf dem Lenkrad. Der Hongqi gilt als chinesischer Rolls-Royce und wird bis heute von den politischen Würdenträger Chinas genutzt, sowie zum Empfang ausländischer Staatschefs eingesetzt. Exklusiv für das KI-MAGAZIN erzählt Robert Hartmann von der abenteuerlichen Geschichte, die ihn selbst stolzer Besitzer eines Hongqi CA773, einer kleineren aber noch selteneren Version, werden ließ.

#### KI-MAGAZIN: Wie lange beschäftigen Sie sich schon mit China?

ROBERT HARTMANN: Meine Eltern sind zwar beide Schweizer, haben sich aber 1979 auf einer Chinareise kennen gelernt. Sie waren in einer der ersten Touristengruppen, welche nach der Öffnung ins Land reisten. Man kann also sagen, dass ich schon sehr früh mit China in Kontakt gekommen bin. In meinem Elternhaus gab es ein China-Zimmer mit einem schönen Lacktisch, den meine Eltern von ihrer Reise mitgebracht hatten. Es waren auch einige China-Bücher in den Regalen. Als kleiner Bub war ich ein Bücherwurm und habe

#### 您是用什么办法、在中国的什么地方找到那辆老红旗的？

罗瑞：2010年中国汽车和摩托车生产厂家吉利收购沃尔沃时，我认真研究了中国的汽车品牌，想买些股票。2008年美国大投资商沃伦·巴菲特收购比亚迪锂电池和电动车股票引起了轰动，也激发了我的想象力。既然比亚迪的英文缩写BYD代表“Build your dreams”（打造你的梦想），这一切就顺理成章了，对吧？我在研究过程中登陆中国汽车信息网站www.CarNewsChina.com，首次见到老红旗轿车的图片，博主Tycho de Feyter常写文章描述这些老车，还贴出自己在博物馆参观时拍的照片。这激起了我想拥有一辆红旗的愿望。至于“用什么方法、在什么地方”，我就像很多收藏家一样不细说了，只提一句：寻找并买下红旗是一段传奇经历。红旗就像很多其他古董一样芳踪难觅，真想拥有一辆的人必须积极争取。

#### 怎么想起要修这辆老爷车的呢？

罗瑞：这辆车我买下来一是为了纪念我在中国度过的时光，二是为了投资。红旗老爷车的价格近年来可是飞涨。我的车买下来的价格比我的一个熟人十年前买的红旗车价格已经要高出140倍，而这才只是开始。我的一个也收藏老爷车的朋友说，自从二十世纪八十年代末日本人开始收藏老爷车后，国际市场上老爷车的价格飙升，而现在中国的情形正是如此。2013年我就看到两辆完全修复的红旗CA770，每辆标价80万美元（约68万5千欧元）出售。目前中国法律规定使用十年以上的机动车强制报废，包括老爷车。这很可惜，因为这样一来，很多美观又有历史价值的车不但会出现闲置损耗，而且会慢慢锈蚀。

#### 您在修车过程中有什么奇遇吗？零配件去哪里找呢？

罗瑞：我目前还在盘点哪些零件还好用，哪些需要修理或更换。我还没想好要把车修到什么程度，有两种可能性，一种是“焕然一新级”，一种是“绿锈斑斑别致级”，也就是能开就

in den Wissen&Technik-Büchern mit großem Interesse gelesen, was die Chinesen während der Jahrhunderte alles erfunden haben. Auch ein Bilderbuch mit den Geschichten von Marco Polo ist mir in guter Erinnerung. Nach dem Gymnasium bin ich dann mit 19 Jahren nach China ausgewandert, habe dort studiert, gearbeitet und mein Chinesisch auf HSK-Level 5 gebracht. Ich habe mehr als zehn Jahre in Shanghai gelebt und bin erst 2016 wieder in die Schweiz zurückgekommen.

#### Was haben Sie beruflich in China gemacht?

HARTMANN: Während meiner Zeit in China hatte ich verschiedene Jobs. Die letzten Jahre in Shanghai war ich in der DKSH China, einem Schweizer Dienstleistungs- und Handelskonzern, der seinen Sitz in Zürich und starke Wurzeln in Asien hat. In Shanghai war ich verantwortlich für das Business Development der Healthcare Sparte. Jetzt bin ich Generalmanager für die Technologie-Sparte der DKSH Schweiz.

#### Wie und wo haben Sie den alten Hongqi in China entdeckt?

HARTMANN: Als der chinesische Automobil- und Motorradhersteller Geely 2010 Volvo kaufte, habe ich mich intensiv mit den chinesischen Automarken beschäftigt mit dem Ziel, ein paar Aktien zu kaufen. Der amerikanische Großinvestor Warren Buffet hatte im Jahr 2008 mit seinen BYD-Aktien von Lithium-Ionen-Batterien und Elektroautos Schlagzeilen gemacht und unter anderem auch meine Fantasie beflügelte. Dass BYD das Akronym für »Build your dreams« ist (»Erschaffe deine Träume«), macht das Ganze doch selbstverständlich, oder? Während meiner Recherche bin ich auf die Website www.CarNewsChina.com gestoßen und habe dort das erste Mal Fotos von alten Hongqis gesehen. Der Gründer des Blogs, Tycho de Feyter, schreibt oft über die alten Autos und postet Bilder von seinen Museumsbesuchen. Das hat bei mir den Wunsch nach einem eigenen Hongqi geweckt. Zum wie und wo möchte ich mich – wie viele Sammler – gerne bedeckt halten. Nur so viel: Die Suche und der Kauf des Hongqi waren ein Abenteuer. Wie bei vielen Antiquitäten, sind

Auch Chinas Staatspräsident Xi Jinping lässt sich gerne im Hongqi chauffieren.  
即使中国国家主席习近平也喜欢乘坐红旗车。





行。我的初步想法是后一种。无论如何，这两种维修级别零配件都不好找，因为我的CA773只造了293辆，其中许多车已经报废了，所以有些零件只好定做。

#### 车什么时候能重新开动呢？

罗瑞：难说。比较现实的估计是至少还需要两年时间。

#### 中国现在有个新风尚：除了靓丽的新车，中国人又开始关注老爷车了，红旗也包括在内吧？

罗瑞：中国要打造国有汽车品牌的雄心是不容置疑的。红旗高级轿车依然是中国人的劳斯莱斯。邓小平、胡锦涛，还有现在习近平在北京阅兵时都乘红旗。引人注目的是新红旗的外观很像最早的那一批，与CA770的亲缘关系很明显。因此红旗始终是中国政界第一车，只是尚未进入私人消费市场，也可能永远无法进入。红旗是迄今所有中国汽车品牌中历史最悠久的。培养并扶持它进入市场有助于打造一个



Von der Innenausstattung bis zur Karosserie muss viel repariert oder ersetzt werden. Doch wie heißt es so schön, wer sein Auto liebt, schiebt.

从汽车内饰到车身外壳都有许多需要修理和替换的部分。不过老话说得好，爱车之人动力十足。

diese nicht einfach zu finden. Und wer wirklich einen Hongqi besitzen möchte, muss sich diesen erst verdienen.

#### Woher kam die Idee, den Oldtimer zu restaurieren?

HARTMANN: Ich habe das Auto als Erinnerung an meine Zeit in China und als Investment gekauft. Die Preise von Hongqi Oldtimern steigen ja rasant. Ich habe für meinen 140 Mal mehr bezahlt als ein Bekannter, der seinen Hongqi vor über 10 Jahren gekauft hat. Und das ist erst der Anfang. Ein Freund von mir, der auch Oldtimer sammelt, erzählte, dass Preise für Oldtimer auf dem Weltmarkt seit Ende der 1980er Jahre, als die Japaner anfangen zu sammeln, stark angestiegen seien. Genau das passiert in China auch. Im Jahr 2013 habe ich zwei voll restaurierte Hongqi CA770 für USD 800 000 (etwa 685 000 Euro) pro Stück ausgeschrieben gesehen. Derzeit sieht die chinesische Gesetzgebung noch vor, dass Autos, die älter als 10 Jahre sind, von der Straße genommen werden müssen. So auch die Oldtimer. Das ist schade, weil die historisch wertvollen Fahrzeuge nicht nur Standschäden aufweisen, sondern nach und nach in den Garagen verrotten.

#### Welche Überraschungen haben Sie bei der Restaurierung erlebt?

##### Wo gibt es die Ersatzteile?

HARTMANN: Derzeit bin ich noch bei der Bestandsaufnahme, also welche Teile noch gut in Schuss sind, welche repariert oder ersetzt werden müssen. Ich weiß noch nicht genau, auf welchen Standard ich das Fahrzeug bringen möchte. Zur Auswahl stehen: »concours Level«, das heißt, alles ist wie neu, oder »shabby chic« mit Patina, also das Auto einfach wieder fahrbar zu machen. Ich tendiere zum Letzteren. In beiden Fällen wird es schwierig werden, Ersatzteile zu finden. Von meinem Hongqi CA773 wurden nur 293 Stück gebaut und viele davon gibt es nicht mehr. Für gewisse Teile werde ich daher Einzelanfertigungen machen müssen.

#### Wann wird das Auto wieder fahrtüchtig sein?

HARTMANN: Das ist sehr schwer zu sagen. Realistisch gesehen braucht es noch mindestens zwei Jahre.

#### Es gibt eine Trendwende in China. Neben den schicken neuen Autos interessieren sich Chinesen wieder mehr für Oldtimer. Gilt das auch für den Hongqi?

HARTMANN: China hat klare Ambitionen, eigene Automarken aufzubauen. Hongqi-Limousinen sind nach wie vor der Rolls-Royce der Chinesen. Sowohl Deng Xiaoping, Hu Jintao wie auch aktuell Xi Jinping haben die Pekinger Militärparaden in Hongqi-Limousinen abgenommen. Wobei auffällig ist, dass die neuen Hongqi-Modelle äußerlich sehr stark jenen aus den Anfangsjahren ähneln. Die Verwandtschaft zum CA770 ist offensichtlich. Hongqi war also schon immer das Auto der chinesischen Politik-Elite. Nur auf dem Markt der privaten Konsumenten hat sich die Marke noch nicht beziehungsweise nie durchsetzen können. Hongqi hat bisher die längste Geschichte aller chinesischen Automarken. Sie zu pflegen und zu vermarkten, wäre für den Aufbau einer erfolgreichen Luxusmarke sehr hilfreich.



»Jeder Sammler möchte natürlich wissen, welche Geschichten sich um sein Auto ranken.«

“每位收藏家当然都想知道，自己的老爷车背后隐藏着哪些故事。”

成功的奢侈品牌。我认为红旗营销团队迟早会支持老爷车界，甚至正式出售零配件，就像梅塞德斯一样。

#### 围绕红旗车有哪些“真人真事”？

罗瑞：中国的老爷车界还处于萌芽阶段，既没有正式平台，汽车档案也远未完善到欧洲汽车收藏家习惯的程度，有个在我之前很久就开始收藏中国老爷车的熟人给我讲了一个很好玩的故事。

每位收藏家都想知道车的前主人是谁，因为每位红旗主人都有故事。我那辆红旗CA773的卖主声称周恩来开过（说“乘过”更合适）这辆车。这种可能性自然微乎其微。据中国汽车专家 Erik van Ingen Schenau 说，只有红旗防弹车才分给政要专用，其他红旗车则留在中南海给数位领导备用。我这位熟人说了一句话，把我给逗乐了：“每位红旗主人都声称爱车大有来头，不过据 Erik 说这些说法都难以证实。既然如此，我就告诉你好了，毛泽东和邓小平多次乘过我的车，而且常常一起乘！”

Meiner Meinung nach wird das Hongqi-Marketingteam früher oder später die Oldtimerszene unterstützen und vielleicht sogar offiziell Ersatzteile verkaufen, so wie Mercedes es macht.

#### Welche Begebenheiten ranken sich rund um den Hongqi?

HARTMANN: Die chinesische Oldtimerszene steckt noch in den Kinderschuhen. Es gibt weder offizielle Plattformen, noch ist die Dokumentation der Autos auf dem Stand, den europäische Sammler gewohnt sind. Ein Bekannter von mir, der schon lange vor mir anfang, chinesische Oldtimer zu sammeln, hat mir eine lustige Geschichte erzählt:

Jeder Sammler möchte wissen, wer der frühere Besitzer des Autos war, denn jeder Hongqi-Besitzer hat eine Geschichte. Der Verkäufer meines Hongqi hat behauptet, dass Zhou Enlai meinen CA773 fuhr oder, besser, darin chauffiert wurde. Dies ist natürlich sehr unwahrscheinlich. Laut dem China-Automobil-Experten Erik van Ingen Schenau sind nur die gepanzerten Hongqi-Fahrzeuge gewissen VIPs zugeteilt worden. Die anderen Hongqi haben sich in Zhongnanhai mehrere Politiker in einer Art Taxibetrieb geteilt. Mein Bekannter hat mich mit folgender Bemerkung zum Lachen gebracht: »Every owner of a Red Flag will claim some pedigree, but as Erik said... very difficult to prove. On that note, I can tell you that Mao and Deng Xiaoping both used my car frequently and often together!«



# Ästhetik der Fülle — Ästhetik der Leere

## 虚与实 的美学

*Karl-Heinz Pohl ist emeritierter Professor für Sinologie an der Universität Trier. Für das KI-MAGAZIN berichtet er über die Konzepte von Fülle und Leere in chinesischen Gemälden, die über die unterschiedlichen Epochen und Periodenstile hinweg gleichsam wirkungsvoll geblieben sind.*

卜松山教授曾任教于特里尔大学汉学系，现已退休。在本期中他为孔子学院杂志专门撰稿，介绍中国绘画中的虚实观，这种审美观念尽管历经不同时代、于不同时期呈现不同风格而仍然长存不衰。

Text / 文: Karl-Heinz Pohl 卜松山

Foto: Imaginechina

Konfuzius Institut  
№ 4  
2017  
孔子学院



»Su Dongpo an der Roten Klippe«  
von Li Song  
《东坡赤壁图》  
李嵩



**我**们所看到的是我们所知道的，所以必须先学会看。由于西方的艺术风格在全球占主导地位人们普遍认为欣赏和享受艺术的方式方法到处一样。

全球化时代的流行口号是：“艺术无国界。”然而我们如何欣赏艺术，是受我们自己的文化传统左右的，只是我们通常不会察觉到，因为我们认为这是理所当然的。中国著名文学家苏轼（11世纪）将其概括为：不识庐山真面目，只缘身在此山中。

如果考虑到，欧洲绘画只是从哥特时期起（但仅限于宗教领域）才渐具雏形，那么中国绘画艺术史的源远流长和其连续性就都令人叹为观止。中国山水画的黄金时代是10-12世纪之间这一段时期。欧洲绘画从近代之初到现代，人们可以说主要是在考虑怎样反映与模仿。这种现实主义倾向最明显地表现在14/15世纪以来透视法的发展上，因此几何原理构成

**W**ir sehen, was wir wissen. Und so muss Sehen erst mal gelernt sein. Aufgrund der Dominanz eines westlich geprägten Kunststils auf dem ganzen Globus herrscht weitgehend die Meinung vor, dass die Art und Weise, Kunst zu schätzen und zu genießen, überall gleich sei. Im Zeitalter der Globalisierung heißt das Schlagwort: »Kunst kennt keine Grenzen.« Die Art und Weise, wie wir Kunst schätzen, ist allerdings geprägt von der eigenen kulturellen Tradition, die wir meist nicht wahrnehmen, da wir sie als etwas Selbstverständliches betrachten. Der berühmte chinesische Literat Su Shi hat dies im 11. Jahrhundert so beschrieben, dass wir das Gesicht des berühmten Berges Lu nicht sehen können, während wir uns im Berg selbst aufhalten.

Bedenkt man, dass in der europäischen Malerei erst mit der Gotik die Malerei Gestalt anzunehmen beginnt, wenn auch nur im religiösen Bereich, so weist die Malkunst Chinas demgegenüber eine erstaunlich lange und kontinuierliche Geschichte auf. Das goldene Zeitalter der chinesischen Landschaftsmalerei war die Periode zwischen dem 10. und 12. Jahrhundert.

Für die europäische Malerei vom Beginn der Neuzeit bis zur Moderne könnte man sagen, dass der Abbildungsgedanke vorherrschend wurde. Diese Neigung zum Realismus zeigt sich am deutlichsten in der Entwicklung der Fluchtpunktperspektive seit dem 14./15. Jahrhundert, wodurch geometrische Prinzipien die Grundlage eines Gemäldes bilden und eine Illusion der Realität erzeugt

Landschaft (Ausschnitt) von Xia Gui (1180-1224): »Wie Schriftzeichen die Wildgänse über fernen Bergen«  
夏圭(1180-1224)《山水十二景图》之《遥山书雁》(局部)

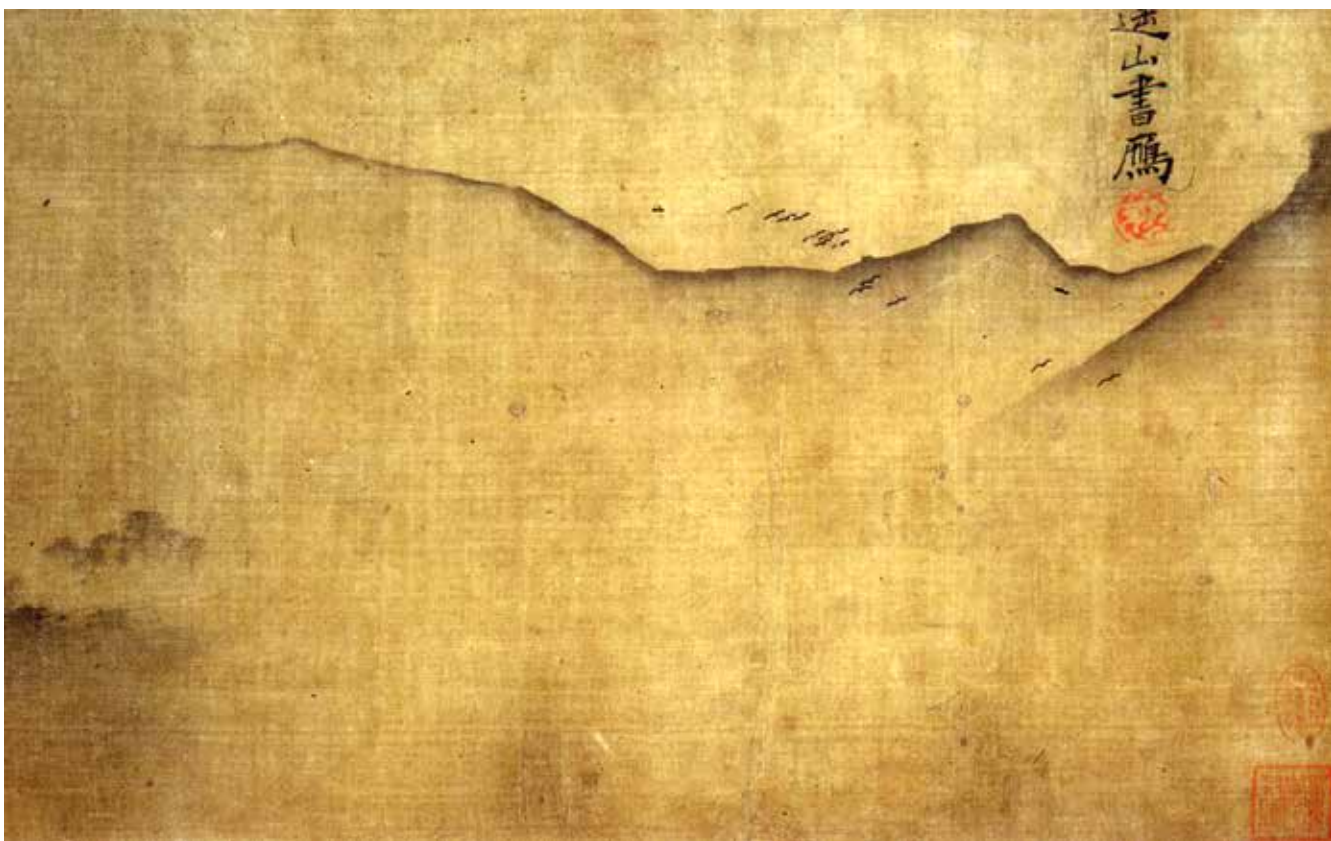


Foto: Karl-Heinz Pohl

一幅画的基础并且要产生以假乱真的效果。然而，这种一幅画应该提供反映现实的尽量逼真画面的欧洲偏好，对多数中国画家来说并非其主要追求目标。

但在中国画中观察时选取“视角”也早已为人所知，不过这一“视角”却与欧洲中央透视法毫无共同之处，它要展示的更多是一位观察者的可能立足点，例如面对一道风景。郭熙（约公元1020-约1090）在其《林泉高致集》中区分了三种视角来表现远距离，即“高远”（自山下而仰山巅）、“深远”（自山前而窥山后）和“平远”（自近山而望远山）。

相较于现代以前的欧洲绘画，如鲁本斯的作品，大多数中国画更多地使用了留白或是虚实之间的有趣张力。留白大多是构图布局上的有意为之。有时它也仅用于给画家留出题词的地方，虚实之间的张力这时又演变为同样有趣的图像与文字间的张力。这种现象在植物画和山水画中均可见到。在长轴中国风景画中，特别是横向打开的手卷，一般在右侧画有高山，左侧则在水的上方留出空白。这样可尽显虚实或有无，以及山水或阴阳之间的张力。

在哲学典籍中，特别是道家的，人们可以找到许多对“虚”亦或“无”的强调，例如传奇人物老子所著的《道德经》第11章中写道：“三十辐共一毂，当其无，有车之用。埴埴以为器，当其无，有器之用。”

佛家对于虚实的观点亦不容疏忽，即空与色的辩证关系，其中这一对概念也代表着涅槃（寂灭）和轮回（存在物之循环往复的演变）。然而佛家的“空”并不意味着“无”或者世界不存在，而是说没有什么东西是源自自身自足存在的，所有的存在物更多地只能归属于此在的各要素稍纵即逝的相互之间的游戏以及相互决定性。换句话说，没有什么东西自身是永在的，不存在任何人们可以作为“实体”来确信的事物。从佛教有关虚实的视角出发，艺术表

Konfuzius Institut  
2017  
孔子学院

Foto: Imagoechina



»Wang Xizhi beim Spiel mit Gänsen«  
von Ma Yuan  
《王羲之玩鹅图》马远

werden soll. Diese europäische Vorliebe, dass ein Gemälde ein möglichst naturgetreues Bild der Wirklichkeit liefern sollte, war für das Gros der chinesischen Maler eher zweitrangig.

Doch auch in der chinesischen Malerei waren Perspektiven der Betrachtung bekannt, die jedoch mit der europäischen Zentralperspektive nichts gemein haben, sondern eher die möglichen Standpunkte eines Betrachters zum Beispiel vis-à-vis einer Landschaft aufzeigen. So unterscheidet Guo Xi (ca.1020-1090) in seinem Werk »Hohe Botschaft von Wäldern und Strömen« zwischen drei Perspektiven als Entfernungen, nämlich erstens einer »hohen Entfernung« (*gāoyuán*), wobei man gleichsam in Froschperspektive von unten nach oben auf einen hohen Berg schaut, zweitens einer »tiefen Entfernung« (*shēnyuán*), wenn man vom Rand in ein Bergmassiv hinein blickt, und drittens schließlich einer »ebenen Entfernung« (*píngyuán*), die von einem erhobenen Standpunkt die weite Ferne in den Blick nimmt.

Im Gegensatz zur vormodernen europäischen Malerei, wie zum Beispiel bei Rubens, lässt sich bei einem Großteil der chinesischen Malerei viel mehr leerer Raum beziehungsweise eine interessante Spannung von Fülle und Leere feststellen. Der leere Raum stellt häufig einen bewussten Teil der Komposition eines Bildes dar. Bisweilen



现不是追求单一的某一个方面，而是寻求二者的互相渗透。用影响深远、著名的《心经》中的话来说：“色即是空，空即是色。”所以有些画家往往喜欢用实来展示世界的虚。

然而，宋朝时我们同时也观察到一种相反的趋势——实。比方说这表现在对鸟类和植物的充满艺术性的描绘中，特别是徽宗皇帝创办的翰林画院十分注重这种风格。这种画风以工笔（充满艺术手法的细笔画）而闻名，与后来被称为写意（注重神态的表现和抒发作者的情趣）的、更为素描和业余的文人画家之画法十分不同。

dient er einfach dazu, eine Aufschrift des Malers anzubringen, wodurch sich die Spannung von Fülle und Leere zu einer ebenso interessanten von Bild und Text wandelt. Das lässt sich an Bildern von Pflanzen, aber auch in Landschaftsgemälden beobachten. Bei langen chinesischen Landschaftsbildern, insbesondere den horizontal zu entfaltenden Handrollen, beginnt die Rolle an der rechten Seite meist mit einer Darstellung von massiven Bergen, um dann am linken Ende in einer leeren Weite über dem Wasser auszuklingen. So lebt diese Spannung zwischen Fülle (*shū*) und Leere (*xū*) beziehungsweise zwischen Sein (*yǒu*) und Nichts (*wú*) sowie zwischen Bergen und Gewässern oder zwischen Yang und Yin.

In philosophischen Schriften vor allem des Daoismus lässt sich eine Reihe von Zitaten finden, die die Leere beziehungsweise das Nichts betonen; beispielhaft dafür sei nur Kapitel 11 des »Daodejing« des

## Leere als Zustand höchster Vollkommenheit

### 虚空作为最高形式的完美

Zu den wesentlichen Begriffen des chinesischen Denkens gehört der Begriff der Leere. In der Philosophie des Daoismus wird sie ins Zentrum des Systems gerückt. In der Tang-Dynastie avanciert die Leere zu einem wegweisenden Thema im Zen-Buddhismus, und unter der Song-Dynastie ist sie sogar Teil der »konfuzianischen Lehre von der Welt«. Besonders auf Zen-Bildern ist oft eine leer gelassene Fläche zu bemerken. Sie symbolisiert die form-, farb- und eigenschaftslose Leere und wird gleichgesetzt mit dem Ursprung des Seins, der absoluten Wahrheit und der höchsten Stufe der Erkenntnis.

Der Begriff der Leere ist sowohl in der Malerei als auch in der Poesie, Musik und im Theater zu finden, aber auch in der philosophischen Betrachtung der Kampfkunst oder der Gestaltung von Gärten und Zubereitung von Speisen.

Doch in der Malerei lässt sich wohl die Leere am sichtbarsten und vollkommensten darstellen. Auf Zeichnungen aus der Song- und Yuan-Dynastie nimmt die Leere, also der nicht bemalte Raum, manchmal zwei Drittel des Bildes ein. Doch auch der bemalte Raum, zum

Beispiel zwischen Bergen und Tälern, enthält die Leere in Form von Wolken. Die Leere wird so zum dynamischen oder aktiven Element und verbindet die Idee des Lebensatems und die Begriffe von Yin und Yang. So macht es die Leere möglich, sich dem Universum ganzheitlich anzunähern. Das kann sowohl im Großen zwischen Mensch und Natur passieren als auch im Kleinen zwischen Betrachter und Gemälde.

Dem chinesischen Denken zufolge besteht der Mensch nicht nur aus Fleisch und Blut, sondern besitzt auch ein Maß an Leere. Dadurch kann er den Rhythmus von Zeit und Raum erfassen, sowie die Gesetzmäßigkeit der Veränderung. Die Leere gilt als höchster Zustand, dem man entgegenstreben sollte, denn sie ist der Ursprung und Mittelpunkt aller Dinge sowie von Substanz und Wandlung.

中国哲学思想的一个关键概念就是虚空。在道家的理念中它被置于系统的中心。在唐代，虚空成为禅宗的富于开创性的主题，在宋代它甚至成为“儒家世界观”的组成部分。

特别是在禅画中我们经常能看到一片留白。它象征着无形、无色、无特征的虚空，等同于存在的初始状态、绝对真理和认知的最高水平。

虚空的观念既可以在绘画和诗歌、音乐和戏剧中找到，也能在对武术的哲学审视或花园的设计及食品的制作中觅得。

然而在绘画中留白可能是最显而易见以及表达得最完美的。在宋朝和元朝的绘画中，留白（即构图中的空白部分）有时甚至能占到画面的三分之二。即使是在被绘有实物的区域，例如高山和峡谷间，留白也以云的形式而存在。这样留白就成为动态或积极的因素，连接了“生气”和“阴阳”的理念与概念。因此，虚空就能整体性地接近宇宙。宏观上这可以发生在人与自然之间，微观上也可以发生在观画者与绘画作品之间。

按照中国人的思维，人不只是血肉之躯，而是也拥有一定空灵的东西。凭此他能把握时间和空间的节奏，以及变化的规律。虚空被认为是人应该追求的最高境界，因为它是万物的起源与中心，它是实在的又是变化的。



Li Song (1190–1230): »Straßenverkäufer«  
李嵩 (1190–1230): 《货郎图》

这种艺术不是只画五颜六色的花卉和鸟类，而且也使用单色来展示。后者以当时中国繁华城市的喧闹丰富生活为对象，同时反映了对熙熙攘攘的热闹生活场景之喜爱。

近现代以来，西方所推崇的在世界各地都占尽上风，这也包括艺术和美学领域。这方面的尺度是：艺术必须具有概念上的创新和解放性或是政治批判性。今天大多数的中国艺术家和作家们看上去都几乎无法逃脱抑或并不想逃脱来自西方的这种影响。然而，就像无法想象欧洲的现代派不深入研究自己思想史的过往一样，丰富的中国美学遗产在通往现代性的路上，倒有可能在与欧洲人富于创造性地碰撞相遇之后被重新发现并成为根基。不同的文化相遇在全球化时代已经获得了新的维度。现在还有待观察，在这一背景下艺术家们将如何游走于不同的传统走向之间。未来将会证明，这将为艺术带来何等的杂糅或跨文化形式，而自己的传统在其间是否或在多大程度上仍然可以发挥作用。

legendären Laozi zu nennen, wo es heißt, dass das Funktionieren eines Rades in der Leere der Radnabe gründet und die Nützlichkeit des Topfes ebenfalls in seiner Leere liegt.

Was Fülle und Leere betrifft, ist auch eine buddhistische Perspektive zu berücksichtigen, nämlich die Dialektik von Leere (*kōng*) und Form (*sè*), wobei die Begriffe auch stellvertretend für Nirvana (Verlöschen) und Samsara (Wanderung im Kreislauf der Existenzen) stehen. Buddhistisch gesehen bedeutet »leer« allerdings nicht »nichts«, oder dass die Welt nicht existiere, sondern dass nichts aus sich selbst heraus existiert, dass vielmehr alle Existenz nur dem flüchtigen Zusammenspiel und der gegenseitigen Bedingtheit von Faktoren des Daseins zuzuschreiben ist. Mit anderen Worten, nichts hat aus sich selbst heraus Bestand, und es gibt nichts, worauf man sich als »Substanzielles« verlassen könnte. In der künstlerischen Darstellung der buddhistischen Perspektive von Leere und Fülle wird keine Einseitigkeit, sondern eher eine gegenseitige Durchdringung gesucht. Um es in den berühmten Worten des einflussreichen »Herz-Sutras« (*Xinjīng*) zu sagen: »Form ist nicht verschieden von Leere, und Leere ist nicht verschieden von Form.« So neigen manche Maler dazu, sich der Fülle zu bedienen, um die Leere der Welt aufscheinen zu lassen.

In der Song-Zeit können wir jedoch auch zeitgleich eine Gegen Tendenz zur Fülle beobachten. Diese zeigt sich zum Beispiel in den kunstvollen Bildern von Vögeln und Pflanzen, die insbesondere in der von Kaiser Huizong geförderten Malakademie gepflegt wurden. Dieser Malstil wurde – im Gegensatz zur eher skizzenhaften, amateurhaften und später als *xiěyì* (»Schreiben von Ideen«) bezeichneten Malweise der Gelehrtenmaler – als *gōngbì* (»kunstvoller Pinsel«) bekannt.

Diese Kunst widmet sich nicht nur den Sujets von bunten Blumen und Vögeln, sondern auch den monochromen Darstellungen, die sich das pralle Leben in den belebten Städten des damaligen China zum Gegenstand nehmen und gleichsam eine Lust an überbordender Fülle widerspiegeln.

Weltweit haben sich westliche Prioritäten durchgesetzt, so auch in der Kunst und Ästhetik. Die Maßgabe lautet, dass Kunst konzeptionell-innovativ und emanzipatorisch oder politisch-kritisch zu sein hat. Das Gros der heutigen chinesischen Künstler und Literaten scheint sich dem vom Westen ausgehenden Einfluss kaum entziehen zu können oder zu wollen. Doch wie die europäische Moderne ohne Auseinandersetzung mit ihrer geistesgeschichtlichen Vergangenheit undenkbar ist, wäre es möglich, dass das reiche ästhetische Erbe Chinas auf dem Weg in die Moderne in einem kreativen Aufeinandertreffen und fruchtbaren Austausch mit Europäern neu entdeckt und zum Fundus werden könnte. Die Begegnung der Kulturen hat im Zeitalter der Globalisierung eine neue Dimension gewonnen. Es bleibt abzuwarten, wie die Künstler sich in diesem Kontext zwischen verschiedenen Traditionen bewegen werden. Die Zukunft wird zeigen, zu welchen hybriden oder interkulturellen Formen der Kunst dies führen wird und ob oder in welchem Maße die eigene Tradition dabei noch eine Rolle spielen kann.



**豆**腐的历史可以追溯到两千多年前。来自亚洲的这种“豆奶凝乳”尽管这些年才开始在德国变得有名起来，然而作为一种有着多种食用方法的健康食品已经站稳了脚跟。它的秘密在于它自己本身可以说是没有味道的，也就是说，配以正确的调味料和佐料就可以将它烹制成为任何想要的菜肴。是啊，大家甚至说，豆腐是一种“新”的肉类。这样素食主义者也可以时不时享用一个汉堡包啦。用我们的菜谱做出来的汉堡包能够保证您精力充沛、活力十足，既适合工作也适合运动，因为它健康、易消化并且里里外外都很美味。

**D**ie Geschichte des Tofu reicht über 2000 Jahre zurück. Hier bei uns ist der asiatische »Sojaquark« erst seit einigen Jahren bekannter geworden, hat sich jedoch inzwischen als ein gesundes wie vielseitig einsetzbares Lebensmittel etabliert. Sein Geheimnis ist, dass er sozusagen geschmacksneutral ist, also mit den richtigen Gewürzen und Zutaten zu jedem gewünschten Gericht werden kann. Ja, Tofu wäre sogar das »neue« Fleisch, heißt es. Und so können sich auch Vegetarier mal einen Burger zu Gemüte führen. Der Burger aus unserem Rezept garantiert den vitalen Kick und ist gut für Arbeit und Sport, weil er gesund ist, leicht bekömmlich und rundum gut schmeckt.



# Tofu macht den Burger

## 用豆腐做汉堡



Konfuzius Institut 2017 孔子学院



## Tofu-Burger 豆腐汉堡

### ZUTATEN

100 g Tofu  
 Hefeklöße, in Scheiben geschnitten  
 1 gekochte Rote Beete  
 200 g Rettich  
 3-4 Radieschen  
 Wasabi  
 5 g Schwarze Sesamkörner  
 2 EL Teriyaki-Sauce  
 200 ml Öl

### 食材

新鲜豆腐 100g  
 馒头 (切片)  
 甜菜 (一个)  
 白萝卜 200g  
 杨花萝卜 (3、4个)  
 芥末 (少许)  
 黑芝麻 (少许)  
 照烧汁 (2勺)  
 油 200ml

### 包制

豆腐切成2厘米厚,煎至金黄,倒入照烧汁

馒头片煎至两面金黄

将甜菜和杨花萝卜切成1厘米厚,白萝卜切丝

拿一片煎好的馒头,把煎好、浇有照烧汁的豆腐放一层,甜菜、杨花萝卜、白萝卜丝放一层。最后挤上芥末,撒上黑芝麻。

请尽情享受!

### ZUBEREITUNG

Den Tofu in 2 cm breite Scheiben schneiden und in Öl anbraten bis dieser goldbraun wird

Die Hefeklöße von beiden Seiten anbraten bis auch diese goldbraun werden

Den gebratenen Tofu etwa eine Minute in 1 EL Teriyaki-Sauce schwenken

Die rote Beete und die Radieschen in circa 1 cm breite und den weißen Rettich in dünnere Scheiben schneiden

Eine gebratene Scheibe Hefekloß mit Tofu, Rote Beete, Radieschen sowie weißem Rettich bedecken und anschließend noch ein wenig Wasabi und schwarze Sesamkörner hinzugeben. Guten Appetit!

Fotos: Thomas Retting



# Peking steht nicht still

## 北京永不停歇

Text / 文: Malina Becker 贝美岚

一队骑单车的人连成长龙绕过城里各大工地，而肉串很快就只能去商厦买了。在北京逗留数周的本刊编辑贝美岚讲述中国首都的瞬息万变与静止不变。

**昨**天还能在甜水园街的小店买到玫瑰和兰花，今早我就只看到一堵破墙和封住以前入口的根根铁丝和红砖了。小花店也成了拆迁潮的牺牲品。北京市政府正在整治拆除违章建筑。眼前的断壁残垣令居民不安，因为这是一个信号：这儿很快就会轮到下一家店关张，下一家街角的小酒馆停业，而大众喜爱的午夜肉串不久就只能去别处购买了。重到北京短短数日，我就发现：北京宛若一片潮起潮落的沙滩，潮涨时席卷万物，重新洗牌，焕然一新；而潮退后世界则已全然是一幅景象。

*Eine Armada an Radfahrern umfährt die Baustellen der Stadt und Fleischspieße bekommt man bald nur noch in der Shopping Mall. Unsere Redakteurin Malina Becker war für mehrere Wochen in Peking und erzählt über die rasanten Veränderungen in der chinesischen Metropole und auch darüber, was immer gleich zu bleiben scheint.*

**G**estern gab es in dem kleinen Laden an der Tianshuiyuan-Straße noch Rosen und Orchideen zu kaufen, doch heute Morgen starren mich nur noch eine aufgerissene Wand, heraushängende Drähte und rote Backsteine an, welche die einstige Türöffnung versperren. Auch dieses kleine Geschäft ist nun also der Abrisswut zum Opfer gefallen. Die Pekinger Stadtregierung räumt auf, macht Schluss mit den oft illegal genutzten Ladenflächen.

Der Anblick von Backsteinen versetzt die Anwohner in Unruhe, denn die Steine sind ein Zeichen: Auch hier wird ein weiterer Laden zugemauert, eine angesagte Eckkneipe dicht gemacht, die beliebten Mitternachts-Fleischspieße muss man sich bald woanders besorgen. Ich bin erst seit ein paar Tagen wieder in der Stadt, doch mir wird schnell bewusst: Peking gleicht einem Strand unter dem Spiel der Wellen. Kommt die Flut, so wird alles aufgewühlt und fügt sich neu, die Ebbe hinterlässt ein völlig verändertes Bild.





Die roten Backsteine sind die Vorboten ... 红砖为前景

自从上世纪八十年代中国向世界和全球经济开放国门以来，这座城市的面貌日新月异。几个月不去城里，有些地区就已面目全非。新建的大楼高耸入云，熙熙攘攘的老城区必须让路，许多角落继而矗立起光彩夺目的商厦。但此次到京，令我尤其感到诧异：因为整个京城貌似处于全面翻新模式。我在人行道上每走几步，就得避开各种钻孔，到处都在铺设新管道，修建最新地铁线路的工地遍布全城。我的一位中国女友认为，北京奥运会时的“北京欢迎你”现在得改成“北京不欢迎你”了。

2007年我首访北京，数九寒天，我们一帮人夜里踩着厚厚的积雪徜徉在胡同中。我立刻喜欢上了这个城市，喜欢它的老城、活跃的艺术界和散布全市的古庙。然而它现代的一面也令我着迷，比如摩天大楼，甚至交通乱象。于

Die Stadt befindet sich seit den 1980er Jahren, als China sich der Welt und der globalen Wirtschaft öffnete, in ständiger Bewegung und Veränderung. War man einige Monate nicht in der Stadt, sind manche Gegenden kaum wiederzuerkennen. Neue Wolkenkratzer strecken sich in den Himmel, die Altstadtviertel und ihr geschäftiges Leben müssen weichen und viele Ecken werden mit glitzernden Shoppingmalls bestückt. Doch dieses Mal überrascht mich sogar Peking. Die Stadt scheint sich in einem Modus der Rundum-Erneuerung zu befinden. Auf den Bürgersteigen muss ich alle paar Schritte kleinen Bohrlöchern ausweichen, Leitungen werden neu verlegt und Großbaustellen für die neuesten U-Bahn-Linien prägen das Stadtbild. Eine chinesische Freundin meinte, es sollte nicht »Peking heißt dich willkommen« heißen, wie einst der Slogan zu den Olympischen Spielen lautete, sondern »Peking heißt dich nicht willkommen«.

2007 besuchte ich diese Stadt das erste Mal, damals war es winterlich kalt und meine mitgereisten Freunde und ich stapften eines Nachts durch hohen Schnee in den Hutongs. Peking hatte es mir sofort angetan mit seinen Altstadtvierteln, der lebhaften Kunst- und Kulturszene, den vereinzelt historischen Tempeln. Doch auch die Moderne, die Hochhäuser und selbst das undurchdringliche

Foto: Imaginechina

Konfuzius Institut  
2017  
孔子学院

Foto oben: Malina Becker / Foto unten: Imaginechina

是我一来再来，穿街走巷，在京城众多大学中的一所留学，夜里打的穿过灯光眩目的快速环路，和友人坐在大排挡的塑料矮凳上流连忘返。这里永远有事可做、有景可观，直到凌晨三四点都是热热闹闹的。

中国许多其他大城市也发展迅速，吸引了众多民工和创意界人士，但首都都是无法在短期内被超越的。北京不仅是政治中心，还拥有灵感泉涌的文艺界、积极的非政府组织和年轻的国际初创团队。所以我又一次来到这里。我在占地颇广的朝阳公园南面合租了一间公寓，随身带着笔记本侦查这座城市。很快我就发现了居民区的剧变。数月前大楼底层还挤挤挨挨开着众多小店小摊，现如今几乎荡然无存。门面拆了，从前的门口成了窗户，里面挂着写明店名和货品的牌子，要进去就得改走后门。北京的店主就是高明：有些窗前竖着一架小木梯，客户可以上梯取货购物。洗衣店就是这样收取待洗衣物的，而包子铺清早也是这样把包子递出来给顾客。有几个乐观的店主迅速定做了水泥台阶，保守的则先在墙上搭一架梯子，毕竟不清楚此类门户还允许存在多久，得等等看。

这轮拆违就连生命远播的三里屯酒吧街的酒吧也未能幸免。这一主要靠夜间吸引年轻外国人的地区素以热舞女郎酒吧、廉价酒精饮料和打架斗殴闻名，估计早已成为有关部门的眼中钉。有人视为京城夜生活不可或缺的特殊一景，对于当地居民来说肯定不难割舍。几家有名的酒吧还在，首当其冲的是小店。

北京的人行道就这样空出来了，希望这些空出来的人行道能够为越来越受欢迎的共享单车提供更多的空间，使我们的北京更加五彩缤纷。我也急不可耐地要下载 App 骑车游遍全城，可惜还得靠北京朋友帮忙，因为要注册共享单车不仅得有一个中国手机号，好在手机号好买也便宜，还得有微信账户办理押金和租金转账。这一障碍克服后，就可以用 App 通过 GPS 找车、开锁和付款。共享单车无需停在固定场所，可以随处停放，然后通过 GPS 由下一位用户找到，这招实在妙极。剩下的唯一难题

Verkehrschao faszinierten mich. Und so zog es mich immer wieder in diese Stadt, ich spazierte durch ihre vielen Gassen, studierte an einer ihrer zahlreichen Universitäten, fuhr nachts mit dem Taxi über grell beleuchtete Highways und verbrachte viele Stunden mit Freunden auf Plastikstühlen in Garküchen. Hier gibt es immer was zu tun, was zu gucken. Selbst nachts um drei, vier Uhr brummt und saust es noch um einen herum.

Auch andere Metropolen Chinas entwickeln sich rasant und ziehen vermehrt Wanderarbeiter und die kreative Szene an, doch der Hauptstadt läuft so schnell keiner den Rang ab. Hier sitzen nicht nur die politische Verwaltung, sondern auch eine inspirierende Kunst- und Kulturszene, engagierte Nichtregierungsorganisationen und junge internationale Start-up-Teams. Und so führt es mich nun ein weiteres Mal hierher. Ich miete mich in einer chinesischen WG im Süden des großen Chaoyang-Parks ein und erkunde mit griffbarem Notizblock die Stadt. Es dauert nicht lange, bis mir die starken Veränderungen in den Wohnvierteln auffallen. Säumten vor einigen Monaten noch zahlreiche kleine Läden und Stände die unteren Etagen von Gebäuden, so sind diese jetzt nahezu vollständig verschwunden. Ladenfronten wurden eingerissen und wo vorher der

Danach gehen Abriss und Umbau ganz schnell. 后的拆除和改建进展迅速。







Mittagsruhe muss sein. Das Leihrad wartet.  
中午必须得休息，小黄车一旁静候。

是在各种单车中选择：是选橙色摩拜还是选宝蓝色的小蓝呢？最后我决定选因其颜色而被昵称为“小黄车”的Ofo。Ofo是2014年由五位北大毕业的车迷建立的初创企业，如今正和越来越多的租车公司争夺北京道路上的市场领先地位。在中国，哪个好点子都难以长期独善其身。

在北京骑车务必小心，因为几乎没有专用的自行车道，自行车、助动车和三轮车混在一起，有时还有行人夹杂其间。从前多数中国人打小就会骑车，可现在似乎有些成年人又得从头练起，歪歪扭扭地很不像样，不过毅力是有的。有些人索性一路打铃，警告他人避让。

如此众多的共享单车自然要在中国各大城市占些地方。几乎每个街角都有一堆共享单车，让开车的和摆摊的烦心，不过倒也创造了新的工作岗位。每天早上，我看到工人开着小货车，在城里收集单车重新摆放。这些“单车猎人”找到乱停和破损的车，上报给租车公司，公司会对此前的用户扣分处罚。我呢，也努力好好表现，在闹哄哄的街头尽量把车停放

Eingang war, weist nun ein Werbeschild im Fenster auf den jeweiligen Laden und sein Angebot hin. Dieser ist nun neuerdings durch die Hintertür zu betreten. Pekings Ladenbesitzer sind eben einfallreich. Vor so manchem Fenster sieht man eine kleine Holzleiter, von deren Stufen die Kunden ihre Ware in Empfang nehmen oder Bestellungen abgeben können. Bei der Wäscherei wird die zu reinigende Kleidung auf diese Weise entgegengenommen und bei der Bäckerei bekommt der Kunde frühmorgens die Dampfbrötchen herausgereicht. Einige Ladenbesitzer haben voller Optimismus gleich Stufen aus Zement anfertigen lassen, andere haben nur eine Holzleiter an die Wand gelehnt, denn es bleibt abzuwarten, wie lange diese Form von Zugang genehmigt wird.

Vor dem Abriss sind nicht mal die Bars in der berühmt-berühmten Sanlitun Bar Street gefeit. Diese Gegend, die des Nachts vor allem junge Expats anzog, war geprägt von Live-Girl-Bars, billigem Alkohol und Reibereien. Den Behörden war sie wohl schon länger ein Dorn im Auge. Für die einen eine Institution im Nachtleben Pekings, wird die Schließung für viele der Anwohner sicher leicht zu verschmerzen sein. Und die etablierten Bars stehen noch, zuerst mussten die kleinen Geschäfte weichen.

Platz wird also gemacht auf Pekings Bürgersteigen. Zu hoffen wäre, dass dies den zahlreichen Leihfahrrädern zugutekommt, die immer populärer werden und die Hauptstadt bunter machen. Auch ich kann es kaum abwarten, mir die App zu installieren, um mit dem Rad die Stadt zu erobern. Allerdings bin ich auf die Hilfe meiner Peking-Freunde angewiesen, denn für die Registrierung braucht man nicht nur eine chinesische Handynummer, welche leicht und billig zu bekommen ist, sondern auch Geld auf dem WeChat-Konto, um per Handy die Kautions- und Leihgebühr überweisen zu können. Ist diese Hürde gemeistert, so lassen sich die Räder per App über GPS finden, entsperren und bezahlen. Dass die Räder nicht an einen bestimmten Standort gebunden sind, sondern fast überall stehen gelassen und dann per GPS vom jeweils nächsten Nutzer geortet werden können, ist eine grandiose Idee. Nun bleibt nur die Qual der Wahl zwischen den unterschiedlichen Anbietern: Soll es eher ein orangefarbenes Mobike sein, oder gebe ich doch den knallblauen Bluegogo-Bikes den Vorrang? Am Ende entscheide ich mich für Ofo, deren Räder aufgrund ihrer Farbe auch liebevoll »kleine Gelbe« genannt werden. Das Unternehmen wurde 2014 als Start-up von fünf fahrradbegeisterten Absolventen der Peking-Universität gegründet. Heutzutage kämpft Ofo mit immer mehr Verleihern um die Marktführung auf den Straßen Pekings. Eine gute Idee bleibt hier nicht lange allein.

Beim Fahren ist Vorsicht geboten, denn Radwege gibt es kaum. Meistens müssen sich die Radfahrer den Seitenstreifen mit Mofas, Dreiradwagen und auch Fußgängern teilen. Konnten früher wohl die meisten Chinesen von klein auf Rad fahren, so scheint so mancher erwachsene Chinese diese Fähigkeit erst wieder neu erlernen zu müssen. So eiert der eine oder andere noch etwas unsicher durch die Straßen, aber der Wille ist da. Manche nutzen einfach durchgehend die Klingel, damit ihnen ja niemand in den Weg fährt oder läuft.

整齐，以免受罚。天晴时，单车很少会长时间摆放在街头无人问津。如今，北京街头重又响起了车铃声，令我想起上世纪九十年代中国街头的照片，那时候中国还有着百万自行车大军浩浩荡荡行进在街头。

对于雾霾笼罩的北京，单车热正逢其时。许多居民厌烦了灰色的天空、口罩和空气净化器，他们渴望城市的变化。在北京，也包括在中国各地一再表现出来的开放和灵活，在我看来是京城的两大优点：浪涌来时，把头埋进沙里暂避一时；浪一退，立即铲起被大浪翻匀的沙粒着手重建。静止和北京无缘。



Die vielen Fahrräder nehmen in den chinesischen Städten so einiges an Platz ein. Fast an allen Straßenecken stehen Berge von Leihrädern, was einerseits so manchen Autofahrer und Standbesitzer nervt, aber andererseits auch wieder neue Jobs schafft. Morgens bemerke ich Arbeiter mit kleinen Transportern, die durch die Stadt fahren und Räder einsammeln, um sie neu zu verteilen. Falsch geparkte und kaputte Räder werden von »Fahrradjägern« aufgespürt und den Radverleihern gemeldet, diese können dann mit Minuspunkten die vorherigen Fahrer abstrafen. Auch ich bin darum bemüht, mir keine Mahnung einzuhandeln und versuche mein Rad im Straßenchaos vorbildlich abzustellen. An schönen Tagen bleibt das Rad nicht lange stehen, in Peking saust und klingelt es wieder und ich fühle mich an Fotos aus den 1990er Jahren erinnert, als eine Million Radfahrer noch Chinas Verkehr dominierten.

Für das smoggeplagte Peking kommt der Fahrrad-Hype zur richtigen Zeit. Viele Bewohner haben genug von grauen Tagen, Mundschutz und gefilterter Raumluft, sie wollen eine Veränderung ihrer Stadt. Die Offenheit und Flexibilität, die in Peking und China allgemein immer wieder an den Tag gelegt werden, gehören für mich zu den besten Charakterzügen der Stadt. Kommt eine Welle, wird kurz der Kopf in den Sand gesteckt und kaum ist sie vorbeigerollt, wird an der Neuausrichtung der durchmischten Sandkörner gearbeitet. Stillstand gibt es hier nicht.

Per App wird das Radschloss geöffnet, dann kann man sich in den Pekinger Verkehr stürzen.  
通过手机应用打开车锁，然后就可以在北京的公交里冲锋陷阵了。



Konfuzius Institut  
2017  
孔子学院

Foto oben: ImaginChina / Foto unten: Visual China Group

Foto: Malina Becker



LEARNEN, LERNEN, LERNEN UND NOCHMAL'S LERNEN  
 好好学习 天天向上



## Vom Karren zum Flitzer

车 chē – Fahrzeug

Der piktografische Charakter des Radikals 车 chē ist in der Orakelknochenschrift noch deutlich erkennbar: Wie aus der Vogelperspektive sieht man einen Wagen mit zwei Rädern. Zwar bleibt die Perspektive in der Kleinen Siegelschrift erhalten, doch ist nur noch eines der Räder vorhanden. In der Regelschrift hat sich das Schriftzeichen weiter gewandelt und erinnert nur noch entfernt an seinen Ursprung. In zusammengesetzten Zeichen kommt 车 chē meist die Funktion des Sinnträgers zu, so ist es in vielen Kombinationen, die mit Fahrzeugen in Verbindung stehen, zu finden.

Redewendung

车 载 斗 量  
 chē zài dòu liàng

unzählig, wie Sand am Meer

Redewendung

车 到 山 前 必 有 路  
 chē dào shān qián bì yǒu lù

Wortwörtlich: Kommt der Wagen erst  
 bis zum Berg, findet sich auch noch ein Weg;  
 Kommt Zeit, kommt Rat

## Zusammensetzungen mit dem Schriftzeichen 车



shū  
 befördern, transportieren



zài  
 beladen



lún  
 Rad



jūn  
 Armee

Redewendung

学 富 五 车  
 xué fù wǔ chē

von großer  
 Gelehrsamkeit sein

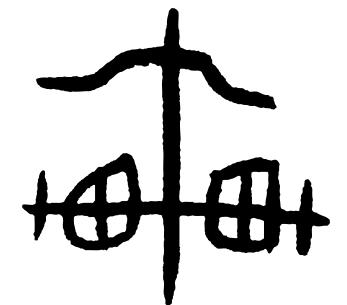
Redewendung

车 水 马 龙  
 chē shuǐ mǎ lóng

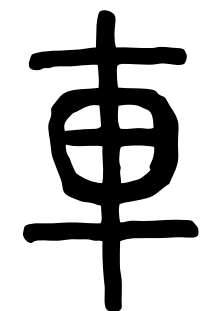
dichter Verkehr,  
 wortwörtlich: endloser Strom  
 an Wagen und Pferden

Konfuzius Institut  
 2017 孔子学院

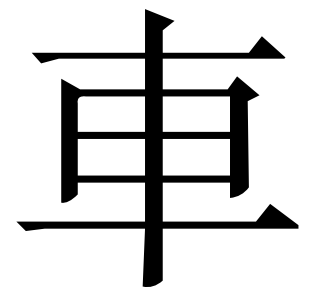
## Die Entwicklung des Schriftzeichens 车



Orakelknochenschrift  
 甲骨文 jiǎgǔwén



Kleine Siegelschrift  
 小篆 xiǎozhuàn



Regelschrift  
 楷书 kǎishū



# 二手车

## GEBRAUCHTWAGEN



**Vokabeln**

**二手车** èrshǒuchē  
= Gebrauchtwagen, wörtl. Secondhandwagen

**省钱** shèngqián  
= Geld sparen

**不靠谱** bù kàopǔ  
= unzuverlässig, nicht vertrauenswürdig

**零部件** língbùjiàn  
= Bauteile und Zubehör

**出毛病** chū máobing  
= ugs. versagen, ausfallen, eine Panne haben

**主人** zhǔrén  
= Besitzer

**外观** wàiguān  
= äußere Erscheinung, Aussehen

**前妻** qiánqī  
= Exfrau, vorherige Ehefrau

**嫌弃** xiánqī  
= jmdn./etw. ablehnen, gegen jmdn./etw. eine Antipathie hegen

Illustrationen: Stefan Mosebach

### China will hoch hinaus 中国誓将展翅高飞

Anfang Mai versammelten sich am Flughafen Pudong in Shanghai hunderte Schaulustige, um den Jungfernflug des ersten chinesischen Mittelstreckenjets C919 mizuuerleben. Zwar ist der C919 nicht das erste chinesische Flugzeug – bereits in den 1980ern stieg der Shanghai Y-10 erstmals in die Lüfte und 2014 folgte die ARJ21, eine kleine Kurzstreckenmaschine – doch wird er als das neue chinesische Prestigeobjekt gefeiert. Mit dem für 168 Passagiere ausgelegten C919 will das chinesische Unternehmen Commercial Aircraft Corporation of China Airbus und Boeing Konkurrenz machen. Komplette chinesisch ist das Flugzeug allerdings nicht. Zwar stammt der Rumpf aus Chengdu und die Flügel werden in Shanghai und Xi'an hergestellt, doch kommen weitere wichtige Einzelteile aus dem Ausland.

五月初，数百名兴致勃勃的现场观众在上海浦东国际机场见证了国产中程大型干线客机C919的首飞。尽管C919并非第一架中国产的客机，早在上世纪80年代，在上海就已成功试飞了运10客机，而在2016年，国产短途小型支线客机ARJ21也成功首飞，但C919的研制成功仍被当做提高中国声望的重大项目来庆祝。中国商用飞机有限责任公司的这一可载客168人的机型将成为波音与空客的重要竞争对手。然而，C919客机并不完全由中国制造，尽管机身和机翼分别由成都和上海的工厂生产，但其它很多重要部件仍来自于国外。

**机场** jīchǎng = Flughafen  
**首飞** shǒufēi = Jungfermflug  
**竞争** jìngzhēng = Konkurrenz  
**生产** shēngchǎn = herstellen

## CHINA NEWS

# 中国新闻

Juni-Juli 2017 / 2017年6月-7月

## «Neue Seidenstraße» “新丝绸之路”峰会

Aus mehr als 100 Ländern sind ihre Repräsentanten an einem Wochenende Mitte Mai nach Peking angereist. Neben 29 Regierungschefs, zu denen u.a. der russische Präsident Wladimir Putin und sein türkischer Amtskollege Recep Tayyip Erdoğan zählten, kamen zahlreiche Minister und Delegierte aus Europa, Südamerika und Asien. Dem Besuch ging eine Einladung Chinas zum Gipfeltreffen »Neue Seidenstraße« voraus. Dieses Projekt wurde eigens von Chinas Staatspräsident Xi Jinping ins Leben gerufen. Damit will China die Förderung von Infrastrukturprojekten ankurbeln und den Warenaustausch entlang alter Handelsrouten wieder neu beleben. Rund 100 Milliarden Euro wird China allein in den Ausbau von Straßen, Häfen und Versorgungsnetzen investieren. In der gemeinsamen Abschlusserklärung wurde als gemeinsames Ziel der freie Handel betont und dem Protektionismus eine Absage erteilt.

五月中旬三日至十四日这个周末，应中国政府的邀请，来自全球100多个国家的政府代表齐聚北京，参加了“新丝绸之路”全球高峰论坛。在与会的多达29国的政府首脑中，不仅包括了俄罗斯总统普京、土耳其总统埃尔多安，还包括了欧洲、南美洲和亚洲的多国部长与官方代表。这一项目由中国国家主席习近平首先倡议提出，而中国希望借此计划发动相关国家对交通基础设施建设的投资，为这一古老商路的货物往来重新注入活力。为实施该计划，中国政府仅在道路、港口和基础设施网络上的投资就将达到1000亿欧元。在会后共同签署的联合公报中，各方再次强调了维护自由贸易是各国共同的目标并反对贸易保护主义。

**丝绸之路** sīchóu zhī lù = Seidenstraße  
**应...的邀请** yīng ... de yāoqǐng = auf Einladung von...  
**高峰论坛** gāofēng lùntán = Gipfeltreffen / Gipfelforum  
**贸易保护主义** mào yì bǎohù zhǔ yì = Protektionismus

### WETTER / 天气预报:

## Brennbares Eis aus der Tiefe 来自深海的可燃冰

Nach fast zwei Jahrzehnten ist es endlich soweit. Chinesischen Wissenschaftlern ist es gelungen Methanhydrat aus einer Tiefe von 1266 Metern im Südpazifischen Meer über einen längeren Zeitraum abzubauen. Das Eis mit dem Gas Methan im Inneren könnte künftig als Ersatz für Öl und herkömmliches Erdgas dienen. Chinas Minister für Ressourcen, Jiang Daming, bezeichnete den Abbau daher als »Durchbruch, der zu einer weltweiten Energieevolution führen könnte«. Methanhydrat kommt in großen Mengen an den Kontinentalabhängigen der Meere sowie in den Permafrostböden der Polargebiete vor. Umweltschützer kritisieren, dass hier erneut auf fossile Energiequellen zugegriffen wird, anstelle erneuerbare Energien zu fördern.

经过近20年的努力后，中国科学家终于成功地实现从中国南海1266米深的海底长时间持续开采甲烷水合物。作为能源，这种内含甲烷的冰被认为在将来可以替代石油以及传统意义上的天然气。中国国土资源部部长姜大明将其称为“一次可引领世界能源革命的重大突破”。甲烷水合物大储量广泛分布于全球大洋大陆架地区和极地冻土带。环保主义者则批评说这只是尝试开采另一种化石能源，并没有促进对可再生能源的研发。

**科学家** kēxuéjiā = Wissenschaftler  
**能源** néngyuán = Energiequelle  
**替代** tìdài = ersetzen  
**环保主义者** huánbǎo zhǔyìzhě = Umweltschützer



# Autonamen in China — Nomen est omen!

Von Verena Menzel (new-chinese.org)

Für durchschlagenden Erfolg im chinesischsprachigen Markt muss natürlich ein griffiger Markenname her, der auch in der Fremdsprache »sexy« klingt. Das haben auch deutsche Autobauer frühzeitig erkannt und schon vor dem Markteintritt in China viel Gehirnschmalz und Marketing-Expertise investiert, um nicht in die »7-up-Falle« zu tappen. Denn der amerikanische Getränkehersteller übersetzte zunächst wörtlich und nannte seine Zitronenlimonade im Reich der Mitte schlicht 七上 *qī shàng*, bis sich herausstellte, dass das Branding bei Muttersprachlern Assoziationen mit dem Begriff 上床 *shàngchuáng* »mit jemandem ins Bett steigen« weckte. Schnell ruderte man zurück und taufte das Blubberwasser stattdessen in 七喜 *qī xǐ* »siebenfache Freude« um.

Wie aber einen ausländischen Markennamen gekonnt ins Chinesische übertragen und Doppeldeutigkeiten vermeiden? Deutsche Autobauer und ihre Imagestrategen machen vor, wie es geht. Grundsätzlich bieten sich sprachlich nämlich drei Möglichkeiten: Erstens eine rein lautmalerische Übertragung, zweitens die Wahl bestimmter Zeichen aufgrund ihrer (möglichst positiv besetzten!) Bedeutung oder drittens, und das ist der Idealfall, eine Kombination beider Vorgehensweisen.

Eine besonders griffige und kreative Lösung haben sich zum Beispiel die Bayerischen Motorenwerke einfallen lassen. Ihre Modelle tragen in China den Namen 宝马 *Bǎomǎ* »kostbares Pferd«, was nicht nur einprägsam ist, sondern zumindest auch ein bisschen nach »BMW« klingt. Mercedes Benz trumpft derweil mit dem Label 奔驰 *bēnchí* »brausen, galoppieren« auf, was ebenfalls nach reichlich Pferdestärken klingt. Geheimnisumwittert geben sich die Ingolstädter von Audi (奥迪 *Àodí*), die mit ihrer Namensgebung andeuten, dass ihre Karossen »tiefgründig« (奥 *ào*) den »rechten Weg weisen« (迪 *dí*). Wer sich dagegen für einen »Europäischen Schatz« (欧宝 *ōubǎo*) als fahrbaren Untersatz entscheidet, findet sich am Steuer eines Opels wieder. Und ein schnittiger Porsche (保时捷 *Bǎoshíjié*) verspricht chinesischen Käufern gleich drei Vorzüge in einem, nämlich »Schutz« (保 *bǎo*), »Zeit« (时 *shí*) und »Triumph« bzw. »Flinkheit« (捷 *jié*).

Ganz auf lautmalerische Anspielungen verzichtet dagegen Marktveteran Volkswagen, der seine Marke in direkter Übersetzung einfach 大众汽车 *Dàzhòng qìchē* »Wagen des Volkes« nannte. Auf dünnem Eis bewegen sich nur die Kollegen aus Frankreich mit ihrem Peugeot. Sie entschieden sich für den scheinbar unverfänglichen Namen 标致 *biāozhì* »hübsch«. In einigen lokalen Dialekten klingt das Wort jedoch ähnlich wie »Prostituierte« (婊子 *biǎozi*), wofür Peugeot noch immer hier und da Spott erntet.



L E R N T I P P S  
学 习 小 贴 士

## Lernen auf der Couch

Wäre es nicht fabelhaft beim allabendlichen Faulenzen auf der Couch sein Chinesischniveau zu verbessern? Mit den Filmen und Videos auf der Sprachlern-Webseite Niu Zhongwen ist das beinahe möglich. Verschiedene chinesische Spielfilme kann man direkt über die Seite anschauen und bekommt die wichtigsten 20 Vokabeln gleich mitgeliefert. Damit auch die Chinesischlernenden auf anfänglichem oder mittlerem Niveau verstehen, worum es in den Filmen geht, ist außerdem die Handlung auf Chinesisch und auf Deutsch nachzulesen. Zudem sind ausgewählte chinesische Dokumentationen, Serien und Kurzfilme verfügbar. Diese Art von Lernen trainiert besonders das Hörverstehen und hilft dabei, sich umgangssprachliche Redewendungen langfristig einzuprägen sowie in den richtigen Situationen einzusetzen – fehlen nur noch die 土豆片 (*tǔdòupiàn* – Chips)!



Illustrationen: Stefan Mosebach



CHINESISCHE  
中国东西  
DINGE No. 3

# 防晒 保暖 用品

fángshài bǎonuǎn yòngpǐn

**Sonnen- und Kälteschutz fürs Zweirad**



**HERKUNFT 来源**

China 中国

**FUNKTIONEN 功能**

Ausgeklügelter Sonnen- und Kälteschutz für alle Wetterlagen  
 适应所有天气状况的巧妙的防晒和抗寒

**WO ANZUTREFFEN? 场所**

Überall, wo es Zweirad-Enthusiasten gibt  
 在任何有二轮车辆发烧友存在的地方

**ERHÄLTlich BEI 购买**

Taobao und im gut sortierten Fachhandel  
 淘宝和分类明确的授权经销商

**GEEIGNET FÜR 目标群体**

Sonnen- und kältescheue Zweiradpendler  
 怕晒和怕冷的二轮上下班人士

**BESONDERE KENNZEICHEN 特点**

Funktionales Design mit chinesischem  
 Charme  
 具有中国韵味的功能性设计

*Nützliche Sätze für Sommerhitze und Winterkälte*

**今天天气很冷, 你要多穿一点!**

Jīntiān tiānqì hěn lěng, nǐ yào duō chuān yīdiǎn!  
 Heute ist sehr kaltes Wetter, zieh dir also  
 genug an!

**暖宝宝真是冬天的保暖神器啊!**

Nuǎn bǎobǎo zhēn shì dōngtiān de bǎonuǎn shénqì a!  
 Wärmepflaster sind im Winter wirklich  
 eine Wunderwaffe, um sich warm-  
 zuhalten!

**冬天最冷的时候, 我会在身上贴好几个暖  
 宝宝来取暖。**

Dōngtiān zuì lěng de shíhòu, wǒ huì zài shēnshàng  
 tiē hǎojǐ gè nuǎn bǎobǎo lái qǔnuǎn.  
 Wenn es im Winter am kältesten ist,  
 klebe ich mir gleich ein paar Nuan-  
 baobaos auf den Körper, um mich  
 warmzuhalten!

**外面很晒, 骑电动车一定记得戴上防晒手  
 套喔!**

Wàimian hěn shài, qí diàndòngchē yīdìng jìde  
 dàishàng fángshài shǒutào ō!  
 Draußen knallt die Sonne. Denk auf  
 jeden Fall daran, deine Sonnenschutz-  
 handschuhe anzuziehen, wenn du mit  
 dem Elektroroller fährst!

**我昨天一整天都在室外, 皮肤被晒得很  
 黑。**

Wǒ zuótiān yīzhěngtiān dōu zài shìwài, pífū bèi shài de  
 hēn hēi.  
 Gestern war ich den ganzen Tag über  
 draußen und meine Haut ist total braun  
 geworden.

**V**on den Gipfelregionen des Himalaya über glutheiße Wüsten-  
 gürtel bis hin zu den tropischen Küstenstreifen – auch was die kli-  
 matische Vielfalt angeht, ist China ein Reich der Superlative. Und bei jedem  
 Wind und Wetter gilt – ab aufs Zweirad! Motorräder und Elektroroller, Sharing-  
 Bikes, Rennräder oder einfach rostige Drahtesel sind besonders in Stau geplag-  
 ten Metropolen für viele eine praktische und kostensparende Verkehrsalternative.  
 Doch auch auf dem Zweirad soll bitte nicht gefroren oder geschwitzt werden!  
 Und so haben sich die Chinesen einiges einfallen lassen, um gut durch frostige  
 Winter und glutheiße Sommertage zu brausen.

**Für Sonnenscheue:** Vor allem das weibliche Geschlecht sieht seine Haut in China nur ungern sonnengebräunt. Zur Grundausrüstung für viele Zweiradpendlerinnen gehören deshalb im Sommer ellenbogenlange Sonnenschutzhandschuhe (防晒手套 fángshài shǒutào) von schlicht bis Spitze. Es gibt sie sowohl zum Überstreifen als auch zur Befestigung an der Lenkerstange.

Ein weiterer beliebter Klassiker sind Sonnenschutzschirmmützen (遮脸空顶防晒帽 zhēliǎn kōngdǐng fángshàimào, wörtl. »gesichtsabdeckende Sonnenschutzmütze mit offenem Kopf«), an deren breitem Gummiband ein verspiegeltes, UV- und durchlässiges Visier befestigt ist. Eine Komplettlösung für Übervorsichtige ist das langärmelige Ganzkörper-Sonnenschutzhemd (全身长袖防晒衫 quánschēn chángxiù fángshàishān), das mit integrierter Schirmkapuze, angenähten Handschuhen und sogar Mundschutz daherkommt. So blitzen garantiert nur noch Augenpartie und Nasenansatz heraus. Wer lieber auf Hardware setzt, installiert stattdessen einen Sonnenschirmhalter samt Schirm am Rad oder wahlweise auch ein komplettes Sonnenschutzzelt als Überdach (三轮车遮阳雨篷棚 sānlúnchē zhēyáng-yǔpéngpéng), das im Übrigen auch prima vor Wind und Regen schützt.

**Für Kältescheue:** Im Winter weichen die Sommerhandschuhe an Skootern und Motorrädern wuchtigen, dick gefütterten Großhandschuhen (电动车大手套 diàndòngchē dàshǒutào). Am Lenker montiert sind sie nicht nur wind- und kälteabweisend (防风防冷 fángfēng fánglěng), sondern auch wasserdicht (防水 fángshuǐ).

Für temperaturmäßige Minusrekorde haben chinesische Geschäfte zusätzlich wärmende Knieschoner (保暖护膝 bǎonuǎn hùxī) und Gesichtsmasken (保暖口罩 bǎonuǎn kǒuzhào) sowie spezielle Windschutzdecken (挡风被 dǎngfēngbèi) im Angebot. Modebewusste Deckenfahrer kommen mit trendigen Designs, zum Beispiel im Union-Jack-Look, voll auf ihre Kosten.

Zum Schluss noch eine unsichtbare Wunderwaffe: die so genannten »warmen Babys« (暖宝宝 nuǎn bǎobǎo). Diese Wärmepflaster, die es in China sogar als Schuheinlage gibt, werden durch die eigene Körpertemperatur aktiviert. Ein wohligh-wärmender Begleiter für kalte Wintertage, auch jenseits des Fahrrad- oder Rollersattels!



Die Sprachseiten werden von Verena Menzel mitgestaltet. Sie lebt in Peking und betreut die Sprachlernseite Niu Zhongwen.

汉语园地一部分由孟维娜编写。她生活在北京, 负责语言学习网页“牛中文”。

www.new-chinese.org

**Teste dein Chinesisch! 小测试!**

**Was ist ein 面包车 (miànbāochē)?**

- A** — umgangssprachliche Bezeichnung für Kleinwagen
- B** — Minibus/Van (weil seine Form an ein Toastbrot erinnert)
- C** — Bäckerei-Transporter
- D** — glückbringendes chinesisches Neujahrsgebäck in Wagenform
- E** — in China gebräuchlicher Spitzname für die Marke »Opel«

Die richtige Antwort ist tatsächlich B! Aufgrund ihrer an ein Kastentrost erinnernden Form werden Minibusse in China umgangssprachlich auch als 面包车 miànbāochē, wörtlich »Brotwagen/Brotauto« bezeichnet.

alle Fotos: Verena Menzel / Foto mitte links: Maro Kauri/IVL Image Group / Foto unten rechts: Zuma / eyevine

Konfuzius Institut  
2017  
孔子学院



## Rückblick: Veranstaltungen der Konfuzius-Institute März bis Mai 2017

### 孔子学院 2017年3到5月活动回顾

#### Ausstellung zu Carl Arendt in Berlin 柏林孔子学院 的卡尔·阿恩德展览

Die Sinologin Prof. Mechthild Leutner von der Freien Universität Berlin hat am 20. März im KI Berlin erstmals die Ergebnisse ihrer jüngsten Forschung zur frühen Geschichte der deutsch-chinesischen Beziehungen und zum Wirken von Carl Arendt (1838–1902) präsentiert. Sie betonte, dass der Linguist, Chinawissenschaftler und ehemalige Student der damaligen Friedrich-Wilhelms-Universität Berlin (heutige Humboldt-Universität) in den Darstellungen zur Geschichte der Sinologie bislang kaum berücksichtigt worden sei, im Hinblick auf das moderne Chinesisch aber Pionierarbeit für die deutsche Sinologie geleistet habe. So spielte er in der deutschen Kolonialpolitik in China und im Prozess der Professionalisierung der Sinologie in Deutschland eine entscheidende Rolle. Am Beispiel seiner Lebens- und Werkgeschichte analysierte Leutner die Verflechtung von Kolonial- und Wissensgeschichte.

柏林自由大学的汉学家罗梅君教授于3月20日在柏林孔子学院首次发表了关于中德关系早期历史以及卡尔·阿恩德（1838–1902）在此方面的作用的最新研究成果。她强调，这位语言学家、汉学家以及当年的柏林弗里德里希·威廉大学（今洪堡大学）学生在迄今为止的汉学史记载中几乎无人关注，但是在现代汉语方面，他为德国的汉学研究做了开创性的工作，因此在德国对中国的殖民政策中以及在德国汉学的专业化进程中发挥了决定性的作用。罗梅君以阿恩德的生平和著作履历为例，对殖民史和学术史的交织进行了分析。



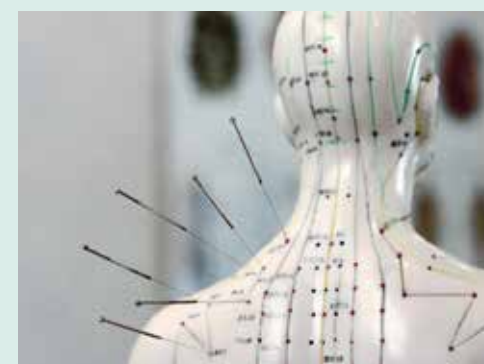
Fotos: jeweilige Konfuziusinstitute

#### Film und Diskussion in Leipzig 莱比锡电影放映 和讨论会

Die äthiopische Hauptstadt Addis Abeba sah sich in den vergangenen Jahren mit radikalen und rasanten Veränderungen konfrontiert, von denen sich nicht wenige auf chinesische Investitionen zurückführen lassen. Der Urbanist und Filmemacher Silvan Hagenbrock sprach mit chinesischen Investoren, äthiopischen Städteplanern und auch Einwohnern Addis Abebas. Entstanden ist ein eindrucksvoller Dokumentarfilm, den er am 17. Mai den zahlreichen Besuchern im KI Leipzig präsentierte. In der anschließenden Gesprächsrunde mit Silvan Hagenbrock, Dr. Gabriele Goldfuß vom Referat für Internationale Zusammenarbeit der Stadt Leipzig und Prof. Gerd Birkenmeier und Tadele Shibru vom Städtepartnerschaftsverein Leipzig-Addis Abeba wurde mit großer Publikumsbeteiligung über die chinesischen Investitionen in Addis Abeba diskutiert.



埃塞俄比亚首都亚的斯亚贝巴近年来经历了激烈而迅猛的变化，其中有不少可以追溯到来自中国的投资。城市研究者和电影制片人西尔文·哈根布罗克与中国投资者、埃塞俄比亚城市规划者以及亚的斯亚贝巴的居民进行了交谈，由此而诞生了一部令人印象深刻的纪录片。西尔文于5月17日向为数众多的莱比锡孔子学院来访者展示了该影片。在随后举行的与作者西尔文·哈根布罗克、莱比锡国际交流处的郭嘉碧博士以及来自莱比锡-亚的斯亚贝巴城市伙伴关系协会的格尔德·伯肯梅耶尔教授和塔迪尔·希鲁鲁的恳谈交流会上，大量的观众共同参与了关于中国在亚的斯亚贝巴投资这一话题的讨论。

Konfuzius Institut  
2017  
孔子学院

#### Vortrag zu TCM in Nürnberg-Erlangen 纽伦堡 – 埃尔兰根 中医讲座

Die Traditionelle Chinesische Medizin ist eine jahrtausendealte Heilkunde, die sich auch in Deutschland immer größerer Beliebtheit erfreut. In seinem Vortrag im KI Nürnberg-Erlangen gab Dr. Wenjun Zhong am 22. Mai einen Überblick über die Geschichte der TCM. Er erläuterte die Philosophie und Grundlagen, auf die sich die chinesische Heilkunde stützt, und zeigte verschiedene therapeutische Methoden. Der Geschäftsführer der HerbaSinica Hilsdorf GmbH, einer der führenden Anbieter chinesischer Heilkräuter in Deutschland, veranschaulichte, wie die TCM bereits vor der westlichen Schulmedizin eingreifen kann. Die therapeutischen Ansätze der TCM versuchen das Gleichgewicht des Körpers wiederherzustellen, getreu dem Motto »regulieren, aber nicht manipulieren«.

传统中医是一门有着几千年历史的治疗医学，它在德国也越来越受欢迎。5月22日，钟文君博士在他于纽伦堡埃尔兰根孔子学院举办的讲座中，介绍了中医历史的概况。他阐述了中医学所立足的哲学和基础理念，并展示了不同的治疗方法。此外，领先的德国中草药供应商，HerbaSinica Hilsdorf 有限责任公司的总经理形象地说明了传统中医如何在西医对疾病的治疗介入以前便可发挥作用。中医的治疗原理尝试恢复身体的健康平衡，按照中医的说法是重“调理”而不重“操作”。

Foto oben: Thomas Rötting / Foto unten: bccrn - stock.adobe.com/fotolia





## Faust als Peking-Oper in Heidelberg

### 京剧 《浮士德》 在海德堡

Die Regisseurin Anna Peschke, die 2015 als erste westliche Regisseurin von der staatlichen Peking-Oper-Kompagnie nach China eingeladen wurde, stellte am 12. Mai ihren Werkstattbericht zu ihrer Inszenierung »Faust als Pekingoper« im KI Heidelberg vor. Sie erläuterte, dass es die Zeitlosigkeit und die Aktualität des Themas waren, die sie zur Inszenierung angeregt haben. Dabei betonte sie den Bund mit dem Teufel in Faust, der symbolhaft auch für den modernen Menschen stehen könnte. Bereits während ihres ersten Chinabesuchs im Jahr 2009 entdeckte Peschke ihre Faszination für die Pekingoper. Nach Überwindung einiger interkultureller Herausforderungen gelang ihr schließlich die Realisierung des Projekts.

安娜·珮诗珂 (Anna Peschke), 2015年作为第一位受国家京剧院之邀前往中国的西方导演, 5月12日在海德堡孔子学院介绍了她排演京剧《浮士德》的作品研究报告。她解释到, 正是这个主题永恒性以及现实性促使她将该作品搬上舞台。同时她强调, 《浮士德》中“与魔鬼结盟”这样的境遇, 这对现代人也具有一定的象征意义。早在2009年第一次访华之际安娜·珮诗珂就已发现了自己对京剧的沉迷, 在克服种种跨文化挑战之后, 她终于成功地搬演了这个剧目。



## Lesung in Stralsund 施特拉尔松德读书会

Wie sieht das Leben einer einfachen chinesischen Familie in einer Megastadt wie Chongqing mit 32 Millionen Einwohnern aus? Am 9. Mai hatte das KI Stralsund die in Chongqing geborene Autorin Hai Rao zu Gast und lud zu einer Lesung ein. Mit einem 12minütigen Film erhielten die Besucher zunächst einen Einblick in die Lebensverhältnisse der pulsierenden Millionenstadt. Die Heimatstadt der Autorin hat sich wie viele chinesische Städte rasant verändert und viele Menschen werden vom Fortschritt abgehängt. Ihr halbautobiografischer Roman »Guten Morgen, Chongqing« beschreibt eindrucksvoll wie hart es ist, ohne soziale Absicherung das tägliche Leben zu meistern.

在像重庆这样拥有3200万人口的特大城市中, 一户寻常老百姓人家的生活是什么样子? 5月9日, 施特拉尔松德孔子学院邀请重庆出生的作家海娆作为嘉宾出席了一场读书会。在观看了一部12分钟的电影后, 观众首先得到了一个对这座生机勃勃的千万人口大都会的生活状况的初步印象。作者的故乡同中国许多其他的城市一样发生了剧烈的变化, 而很多人都没能跟上前进的步伐。她的半自传体小说《早安, 重庆》令人印象深刻地描写了在没有社会保障的情况下, 想要掌握日常生活是多么的艰难。

## Mongolia Music Show in Trier 特里尔的内蒙古音乐秀

Am 1. April waren die Viehmarktthermen in Trier mit mongolischer Musik erfüllt – in gemeinschaftlicher Organisation haben das KI Trier, die deutsch-chinesische Gesellschaft Trier und die Gesellschaft für deutsch-chinesische Freundschaft Mainz Wiesbaden das Mongolia Folk Orchester eingeladen. Es war ein besonderes Highlight, ein Orchester der inneren Mongolei in der römischen Kultstätte zu Gast zu haben und dort den Klängen von Pferdekopfgeigen sowie anderen traditionell-mongolischen Instrumenten zu lauschen. Damit das Publikum die mongolische Musik und die dazugehörigen Instrumente kennenlernen und etwas verstehen konnte, war die Aufführung als Gesprächskonzert konzipiert, wobei ausgewählte Instrumente und auch der berühmte Obertongesang erklärt wurden.

4月1日, 内蒙古音乐响彻特里尔的古罗马浴场。特里尔孔子学院、特里尔德中协会及美因茨-威斯巴登德中友好协会共同组织邀请了内蒙古民乐团到访。邀请来自内蒙古的乐团到古罗马宗教遗址做客, 并在那里倾听马头琴和其它蒙古传统乐器的乐声, 成为当地文化生活一个特殊的亮点。为了让观众们能够认识蒙古的音乐和演奏所使用的乐器, 并对所演奏的内容有所了解, 这场演出被编排成一场穿插了讲解的音乐会。在演出过程中, 对选出的乐器以及著名的呼麦唱法进行了讲解。





# 活动预告

TIPPS

August  
September

八月  
九月

**KI Wien**  
5.–6.8.

**WORKSHOP**  
**Acht Schritte nach China**

八种工作坊:  
体验中国文化



Gemeinsam mit Austrian Music Education lädt das KI Wien nach Bad Goisern bei Hallstatt ein. Insgesamt stehen acht Workshops auf dem Programm, die den Besuchern einen Einblick in die traditionsreiche chinesische Kultur geben sollen: ein Schnupperkurs für chinesische Sprache, chinesische Teekunst, Kalligrafie, Tuschemalerei, traditionelle chinesische Instrumente, Taiji, Scherenschnitt und eine Vortragsveranstaltung zur chinesischen Kulturgeschichte. Den krönenden Abschluss wird ein Konzert in der Eishöhle im Dachstein bilden.

维也纳大学孔子学院与奥地利音乐学校共邀来宾欢聚哈尔施塔特市。参观者将有机会通过八个工作坊项目体验中国传统文化：汉语体验课，茶艺，书法，水墨画，中国传统乐器，太极，剪纸及中国文化史讲座。整个活动将在备受期待的达赫施泰因山脉冰窟音乐会中落下帷幕。

**Alle Konfuzius-Institute 所有孔子学院**  
**Ende September 九月底**

**Tag der Konfuzius-Institute**  
**孔子学院日**



Ende September ist es wieder soweit – weltweit wird der Tag der Konfuzius-Institute gefeiert und auch die Institute im deutschsprachigen Raum öffnen ihre Türen. Je nach Standort werden verschiedene Aktivitäten rund um chinesische Sprache, Kalligrafie, Kultur, Geschichte und Gesellschaft Chinas angeboten. Für nähere Informationen empfehlen wir einen Blick auf die Webseite der jeweiligen Institute.

转眼又到了九月底，全球孔子学院都将庆祝孔子学院日，德语区的孔院届时也将向来宾敞开大门。各地孔院将会围绕汉语、书法、文化、历史、中国社会等主题安排相关活动。活动详情请参阅各孔院的网站。

HSK (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 eine mündliche Prüfung.

## Konfuzius-Institute und HSK-Prüfungstermine 2017

### KI Berlin

HSK 1–6, HSKK: 3.12.

### KI Bremen

HSK 1–6: 11.11.

### KI Duisburg-Essen

HSK 1–6: 17.9.  
HSK 1–6, HSKK: 3.12.

### KI Düsseldorf

HSK 1–6: 11.11.  
HSKK: 2.12.

### KI Erfurt

HSK 1–6, HSKK: 2.12.

### KI Frankfurt

HSK 1–6: 11.11.

### KI Freiburg

HSK 1–6: 11.11.

### KI Hamburg

HSK 1–6: 3.12.

### KI Hannover

HSK 1–4, HSKK: 15.10.  
HSK 1–4: 3.12.

### KI Heidelberg

HSK 1–6, HSKK: 3.12.

### KI Leipzig

HSK 1–6; HSKK: 15.10.

### KI München

HSK 1–6: 17.9., 3.12.  
HSKK: 15.10.

### KI Nürnberg-Erlangen

HSK 1–6, HSKK: 15.10.

### KI Paderborn

HSK 1–4: 11.11.  
HSK 5–6; HSKK: 3.12..

### KI Trier

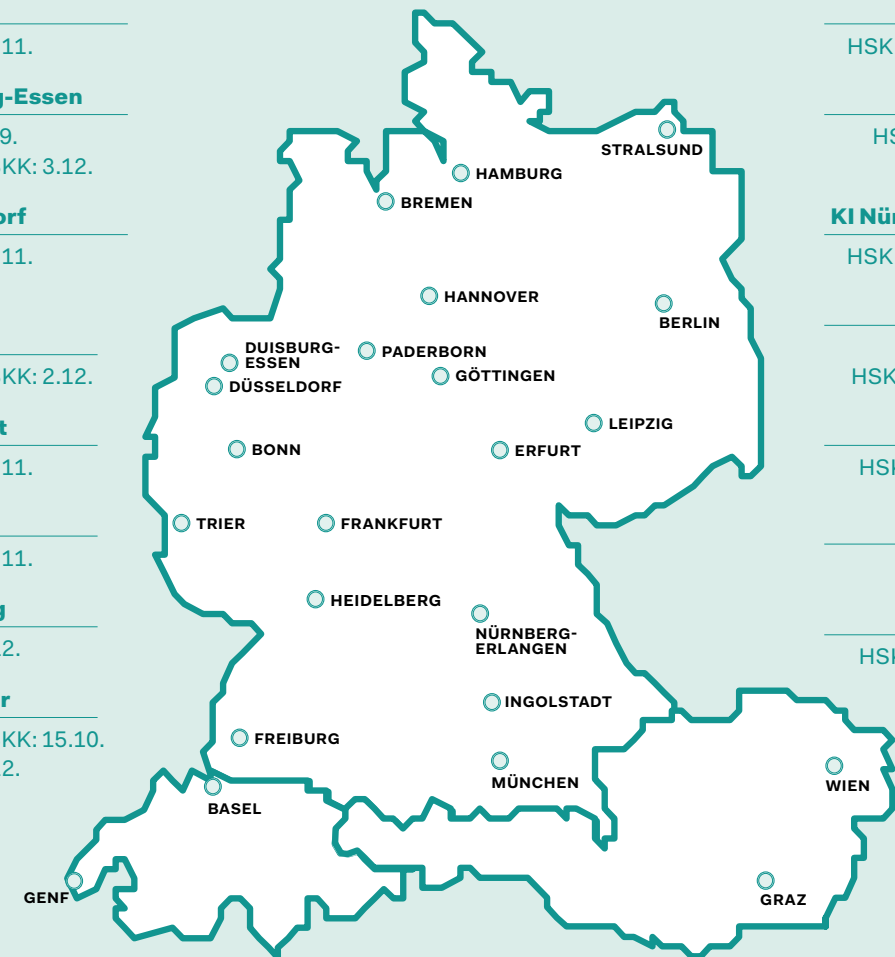
HSK 1–6, HSKK: 3.12.

### KI Basel

HSK 1–6: 3.12.

### KI Wien

HSK 1–6, HSKK: 3.12.



*Weltweit gibt es mehr als 500 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.*

Konfuzius Institut  
2017  
孔子学院

Fotos: Thomas Rötting





»Ich möchte eine Sprache lernen, die nicht jeder kann«  
“我想学一门不是每个人都会的外语”

Rebecca Mühlbauer bereitet mit ihrer Gastfamilie Jiaozi zu.  
瑞贝卡和她的中国家庭一起包饺子

**记者：你是什么时候开始学习汉语的？**

瑞贝卡：我是从2017年4月开始在因戈尔施塔特的奥迪孔子学院开始学习汉语的，但是学中文的愿望其实从2014年通过慕尼黑孔子学院第一次去中国的时候就有了。

**你最喜欢汉语的哪个部分呢？**

瑞贝卡：对我来说，我觉得汉字特别有意思，因为它看上去很复杂，但其实内在又很有关联性。另外我想学习一门很少有人学习的语言来挑战一下自己。况且，学中文对职业发展也大有益处，因为汉语越来越重要了。

**有没有遇到过什么情况，你的汉语技能直接为你提供了机遇或者帮助呢？**

瑞贝卡：目前还没有，因为我才刚刚开始学习汉语。但我希望过几年有机会再去中国旅游，并且在旅途当中很好地使用这门语言。

**你最喜欢的一句话或者最喜欢的汉字是什么呢？**

瑞贝卡：是“友谊”，因为这个词的意义对我来说非常重要，而且我觉得友谊这两个字看起来也很漂亮。

Als die 18-jährige Rebecca Mühlbauer vor drei Jahren erstmals mit dem KI München nach China reiste, übten das Land der Mitte und seine Kultur eine große Faszination auf sie aus. Seit April dieses Jahres besucht sie die Junior-Klasse am Audi Konfuzius-Institut Ingolstadt und erfüllt sich damit ihren langjährigen Wunsch, Chinesisch zu lernen.

瑞贝卡是一名18岁的德国学生，她曾在三年前第一次跟随慕尼黑孔子学院去中国旅游，自那以后中国和中华文化就对她产生了极大的魔力，令她着迷。现在她在因戈尔施塔特奥迪孔子学院初级班学习汉语，终于实现了她多年以前就有的愿望。

**KI-MAGAZIN: Seit wann lernen Sie Chinesisch?**

REBECCA MÜHLBAUER: Seit April 2017 lerne ich Chinesisch am Audi Konfuzius-Institut Ingolstadt. Der Wunsch, die Sprache zu erlernen, besteht aber schon, seit ich 2014 mit dem Konfuzius-Institut München erstmals in China war.

**Was gefällt Ihnen an der chinesischen Sprache besonders gut?**

MÜHLBAUER: Besonders interessant finde ich die Schriftzeichen, da diese zwar meistens sehr komplex aussehen, letztendlich aber doch in sich schlüssig sind. Außerdem möchte ich eine Sprache lernen, die nicht jeder kann und die eine gewisse Herausforderung darstellt. Auch beruflich sind Chinesischkenntnisse vorteilhaft, da die Sprache immer wichtiger wird.

**Gab es eine Situation, in der Ihnen Ihre Sprachkenntnisse entscheidend weitergeholfen haben?**

MÜHLBAUER: Bisher nicht, da ich noch nicht sehr lange Chinesisch lerne. Jedoch möchte ich in ein paar Jahren noch einmal nach China reisen und die Sprache anwenden.

**Was ist Ihr Lieblingsspruchwort/-schriftzeichen?**

MÜHLBAUER: Mein Lieblingsschriftzeichen ist 友谊 yǒuyi, »Freundschaft«, da das Wort eine wichtige Bedeutung für mich hat und das Schriftzeichen sehr schön aussieht.

Foto: Rebecca Mühlbauer

孔子学院  
KONFUZIUS  
INSTITUT

„Konfuzius Institut“-Magazine in mehreren Sprachen

《孔子学院》多语种期刊

Jederzeit und überall dabei

随时随地与您相伴



Die kostenfreie „Konfuzius Institut“-App für Smartphone und Computer

在您的手机或电脑上免费下载《孔子学院》阅读软件



Online  
www.cim.chinesecio.com



Confucius Institute Magazine  
Official Account



Google Play  
Android



Confucius Institute  
Magazine App



一日千里

一 日 千 里  
yī rì qiān lǐ

wortwörtlich: ein Tag, tausend Meilen;  
in rasantem Tempo, in Windeseile

ISSN 2095-7742



9 772095 774173