

5 Chē Shuǐ Mǎ Lóng*

Lebhafter Verkehr

车水马龙

Peter ist beim Kleinen Li eingeladen. Bewaffnet mit seiner Adresse auf Chinesisch sucht er sich ein Taxi. Lange muss er nicht warten, im Minutentakt kommen leere Taxis vorbei.

Als Peter in eines einsteigt, schlägt ihm ein seltsamer Geruch entgegen. Er definiert ihn als eine Mischung aus Knoblauch, Schlafzimmertief und, ja, irgendwie auch Furz.

Übrigens

Im Vergleich zu früher hat die immer noch imposante Taxidichte sehr abgenommen. Vor zehn Jahren, als viel weniger Menschen eigene Autos hatten, kamen auf einen Privatwagen mindestens vier oder fünf Taxis. Dieses Verhältnis hat sich drastisch geändert, und jetzt kommt es sogar vor, dass man schon mal zwei Minuten warten muss, bis ein Taxi vorbeikommt. Für Peking eine wirklich lange Zeit. Und anders als in Deutschland, wo ein Taxi in der Regel telefonisch bestellt wird, fahren sie hier kreuz und quer durch die Gegend und halten nach Passagieren Ausschau.

Im Dunstkreis der Taxifahrer

Da ausländische Gäste meist ihren ersten Eindruck eines Landes von den Taxifahrern am Flughafen bekommen, hat die Pekinger Regierung zum Wohle des Stadtbildes ein Jahr vor der Olympiade 2008 entsprechende Verbote und Vorschriften erlassen. Folglich konnten Taxis für zwei Tage gesperrt werden, wenn es innen zu sehr roch, und der Fahrer musste außerdem noch an einem Hygienekurs teilnehmen. Auch durfte im Taxi weder gespuckt noch geraucht oder

* Wörtlich: Auto, Wasser, Pferd, Drache.

gegessen werden. Fahrerinnen wurde verboten, aufwendigen Schmuck oder ausgefallene Frisuren zu tragen, die männlichen Kollegen durften weder Glatze noch Bart haben. Jeder sollte eine Uniform tragen, die aber selten zum Einsatz kam. Und wie bei vielen Vorschriften in Peking, die wegen bestimmter Ereignisse erlassen werden, waren auch diese nach den Olympischen Spielen wieder schnell vergessen.

Peter gibt sich Mühe, diesen zu ignorieren und stellt sich der Herausforderung, dem Fahrer die Adresse auf Chinesisch zu sagen: »Wangjing, Huajiadi.«

Der Fahrer antwortet etwas, es klingt wie eine Frage. Peter bittet um Wiederholung, doch auch beim zweiten Mal versteht er nur Bahnhof. Es ist, als ob der Fahrer eine Wolldecke im Mund hat, die jedes Wort verschluckt.

In seiner Verzweiflung versucht Peter es auf Englisch: »Do you speak English?«

Jetzt ist es am Fahrer, nur Bahnhof zu verstehen.

Übrigens

Obwohl die Pekinger Taxifahrer vor der Ausrichtung der Olympischen Spiele die Auflage bekamen, Englisch zu lernen, darf ein Ausländer nicht erwarten, dass sie dies auch wirklich verstehen. Wenigstens die 20 häufigsten Sätze sollten die Taxifahrer lernen. Mit Kassetten und Kursen quälten sie sich durch die neue Aufgabe, leider mit wenig Erfolg. Auch wenn sie dann die Begrüßung und die Frage, wohin es gehen soll, einigermaßen fehlerfrei über die Lippen bekamen, war das Verständnis für die Antwort meistens nebulös. Deshalb sie dann einfach lachend zu dem Fahrgast auf Chinesisch sagten: »Ich verstehe kein Wort!« Jedem Tourist sei es daher noch immer angeraten, die Hoteladresse in Schriftzeichen dabei zu haben.

Bevor er noch mehr Zeit verliert, er ist schon spät dran, gibt Peter lieber auf und hält dem Fahrer den Zettel vom Kleinen Li hin.

Ziemlich lange studiert dieser die für den Deutschen unverständlichen Hieroglyphen und stellt nuschelnd wieder eine Frage.

Peter schüttelt bedauernd den Kopf, keine Silbe klingt annä-

hernd nach etwas, was er schon gelernt hatte. Trotzdem versteht er, dass der Taxifahrer keine Ahnung hat, wo die Adresse ist.

Glücklicherweise hat Peter seinen zweisprachigen Stadtplan eingepackt, in dem er schon mit einem Kreuzchen die Wohnung des Kleinen Lis angestrichen hat. Mit dem Finger auf der Markierung reicht er dem Fahrer die Karte. Sorgfältig inspiziert der Fahrer sie, klappt sie weiter auf, fährt mit dem Finger über große Straßen, kratzt sich am Ohr und dreht schließlich die ganze Karte auf den Kopf. Bestürzt stellt Peter fest, dass der Stadtplan keine Hilfe sein wird. Wie konnte er auch wissen, dass die meisten Fahrer keine Karten lesen können. Sie verlassen sich auf die Anweisungen der Fahrgäste, wenn sie einen Ort nicht kennen. Weiß auch der Passagier nicht, wo er genau hin will, haben beide ein kleines Problem. Genau wie Peter jetzt.

Übrigens

Es ist immer ratsam, die grobe Richtung zu wissen oder ein Markenzeichen in der Nachbarschaft benennen zu können. Denn manchmal ist es selbst mit der genauesten Adresse schwierig, ans Ziel zu kommen. Straßennummern helfen in den wenigsten Fällen. Markante Gebäude dagegen sind allgemein bekannt und bringen einen wenigstens schon mal in die Nähe. Das liegt unter anderem daran, dass die meisten Taxifahrer gar keine Pekingler sind. Wenn man Glück hat, kommen sie aus dem Umland. Oft aber sind sie aus fernen Provinzen und selbst verwirrt von der Größe Pekings.

Abgesehen von einigen Ausnahmen, haben Pekingler Taxifahrer den Impuls, auch schwierige Ziele zu finden und nicht vorschnell aufzugeben. Daher kurbelt der Fahrer das Fenster herunter und brüllt einem wartenden Kollegen die Adresse des Kleinen Lis zu. Der schüttelt aber auch den Kopf und kümmert sich nicht weiter um die beiden. Jetzt ist guter Rat teuer.

Plötzlich klingelt Peters Mobiltelefon. Es ist der Kleine Li.

»Wo bleibst du denn?«, fragt er besorgt. Und als Peter sein Dilemma schildert, sagt der Kleine Li nur: »Gib mir mal den Fahrer.«

Es dauert keine zwanzig Sekunden, da reicht der Chauffeur das

Telefon zurück, stellt das Taxameter an und fährt los. Aufatmend lehnt sich Peter zurück und macht einen mentalen Vermerk: Das nächste Mal prägt er sich schon vorher ein, wo er hin muss und hat für den Notfall eine Telefonnummer dabei, unter der jemand für eine genaue Wegbeschreibung zu erreichen ist.

Und vielleicht nimmt er sich auch noch ein kleines Fläschchen Pfefferminzöl mit, an dem er während der Fahrt riechen kann.

Übrigens

Mittlerweile ist es gang und gäbe, dass die Taxifahrer in den Großstädten das Taxameter automatisch anstellen. In den Randgebieten als auch in dörflichen Gegenden ist es aber noch üblich, entweder einen Festpreis vorher auszuhandeln oder den Fahrgast schlicht übers Ohr zu hauen. Daher ist es gut zu wissen, wie viel eine Fahrt kosten könnte, bevor man sich darauf einlässt.

Und er rollt und rollt und rollt

Kaum zu glauben, aber war: Allein in Peking düsen über fünf Millionen Autos durch die Straßen. (Gut, düsen ist zuviel gesagt, schleichen passt oft besser. Selbst nachts gibt es an bestimmten Ecken und auf einigen Straßen Stau.) Das bedeutet bei einer Einwohnerzahl von knapp 20 Millionen, dass jeder Vierte ein Auto hat. Vor knapp 60 Jahren sah das noch ganz anders aus.

Da lebten gerade 2,8 Millionen Menschen in Peking und es gab nur 2.300 Autos in ganz China! 1986 fuhren dann in der Hauptstadt schon 300.000 durch die immer noch vergleichsweise leeren Prachtavenuen. Wenige davon waren Privatautos. Vor allem Regierungswagen und Taxis kurvten über die Fahrbahnen. Um als Privatmensch ein Auto zu kaufen, wurde eine Genehmigung der Regierung benötigt. Und natürlich viel Geld. An beides war schwer heranzukommen.

Mit der wirtschaftlichen Entwicklung kamen höhere Einkommen, freiere Märkte und viele Autos. Innerhalb von 20 Jahren hat sich die Anzahl der Autos in Peking verzehnfacht, die in ganz Chi-

na verzwölffacht. Nachdem in Peking jährlich über 750.000 Autos neu angemeldet wurden, zog die Regierung die Notbremse. 2011 wurden die Neuzulassungen auf 240.000 pro Jahr beschränkt. Seit-her verlost eine Lotterie monatlich 20.000, laut *China Daily* sogar nur 17.600, Nummernschilder an die verzweifelten Bewerber. Da-neben werden zu alte Autos, die nicht mehr den Umweltstandard erfüllen, aus dem Verkehr gezogen. Dieses Verfahren ist allerdings ein Tropfen auf dem heißen Stein.

Darum hat sich die Pekinger Regierung schon zu den Olympi-schen Spielen 2008 etwas Feines ausgedacht: Jeder hat einmal die Woche Fahrverbot. Im wechselnden Rhythmus dürfen Wagen, deren Kennzeichen auf 1 und 6 enden, am Montag nicht fahren, 2 und 7 dienstags, 3 und 8 mittwochs und so weiter. Alle drei Monate ver-schiebt sich die Regel um einen Tag. Das Wochenende ist davon ausgenommen. Wer trotzdem fährt, zahlt 100 *yuán* Strafe, ungefähr 10 Euro. (Übrigens: Offiziell heißt die chinesische Währung *renmin-bi*, ›Volkswährung‹. Allgemein sagt aber jeder *yuán*, und umgangs-sprachlich ist *kuài* üblich.) Für viele, die auf ihr Auto angewiesen sind, weil sie außerhalb wohnen, ist diese Regelung mit viel Stress verbun-den. Das öffentliche Verkehrsnetz hat sich dank der Olympiade 2008 zwar auch erheblich erweitert, ist aber immer noch unzureichend.

Dagegen hilft der neue Trend: der zum Zweitwagen. Ja, Sie fol-gern richtig, dass das Ganze dann ja nicht sonderlich viel bringt. Das stimmt schon, nur kann sich natürlich nicht jeder einen zwei-ten Wagen leisten. Daraus ergibt sich eher der Teufelskreis, dass immer mehr Wagen zugelassen werden. Im Grunde braucht man allerdings auch nicht den ganzen Wagen. Wer entsprechende Be-ziehungen hat, besitzt ein zweites Nummernschild. Erlaubt ist das selbstverständlich nicht. Trotzdem eine gute Lösung, die Vorschrif-ten zu umgehen.

Glücklich sind die Pekinger über diese Vorschriften auch nicht besonders. Bei einer Internetumfrage von 400.000 Nutzern haben 67 % gegen die Vorschrift gestimmt. Nur 28 % waren der Meinung, dass dies helfe, die Umweltverschmutzung einzudämmen und freie Fahrt auf den Straßen zu gewährleisten.

Noch ein paar Zahlen: Laut einer Studie der Weltgesundheitsorganisation sterben in China 250.000 Menschen pro Jahr bei Autounfällen. Das sind 680 am Tag! 45.000 werden täglich verletzt. 20 % der tödlichen Unfälle weltweit passieren in China. Der Unfalltod ist gemäß dieser Studie in China die Todesursache Nummer eins bei den 15- bis 45-Jährigen. 92 % dieser Unfälle ereignen sich wegen regelwidrigen Fahrverhaltens.

Augen auf im Straßenverkehr ist in China deswegen im wahren Sinne des Wortes also lebensnotwendig.