Lesereise

Johnny Erling

Peking

Picus

Johnny Erling

Lesereise Peking

Vorfahrt für die Rote Fahne

Picus Verlag Wien

Dieses Buch wäre ohne die fachkundige Unterstützung, den wertvollen Hinweisen und die sprachliche Hilfe meiner Frau und Pekingerin Zhao Yuanhong, besonders bei den Gesprächen und Interviews mit den Porträtierten, nicht zustande gekommen.

Gedruckt nach der Richtlinie des
Österreichischen Umweltzeichens
„Druckerzeugnisse“,
Christian Theiss GmbH, Nr. 869

Copyright © 2017 Picus Verlag Ges.m.b.H., Wien
Alle Rechte vorbehalten
Grafische Gestaltung: Dorothea Löcker, Wien
Umschlagabbildung: © Olaf Meinhardt/VISUM
Druck und Verarbeitung:
Christian Theiss GmbH., St. Stefan im Lavanttal
ISBN 978-3-7117-1078-9

Informationen über das aktuelle Programm
des Picus Verlags und Veranstaltungen unter
www.picus.at

Inhalt

Es war einmal ein Königreich des Fahrrads
Trittbrettfahrer durch vier Jahrzehnte 9

Die kaiserlichen Fundstücke des Pan Yong
Ein Privatsammler und seine unglaublichen Schätze, von denen keiner weiß 24

Wir haben unsere Ahnen gefunden
Fahrenheit 451 nach chinesischer Art – Die Pekinger schreiben ihr Leben auf 35

Ich war das Streichholz – Mao der Brandstifter
Wie die Pekingerin Nie Yuanzi die Kulturrevolution mitentzündete und dabei Feuer fing 45

Die Schneider der Roten Metropole
Die Vermessung von Chinas Führern 55

Es ist kein Spaß, ein Spatz zu sein
Pekings große Schlacht gegen einen kleinen Vogel 63

Goldener Drache unter Roter Fahne
Luo Wenyou ist der König auf Chinas Straßen 72

Der Bauch von Peking
Wie sich Bauer Zhang daranmachte, die gesamte Hauptstadt zu versorgen 83

Wie das Basilikum nach Peking kam
Die Tante-Emma-Läden von Jenny und Lou 93

Höhen und Tiefen im Leben des Lao Fan *101*

Globalisierung ist nur Käse
Liu Yang ist Pekings erster diplomierter Käseintellektueller *109*

Am Anfang stand die Gurke
Der Aufstieg eines Pekinger »Whiz Kids« *117*

Pekinger Nachtfahrten ganz ohne Licht
Warum gibt es im Königreich der Fahrräder keine Lampen? *127*

Es war einmal ein Königreich des Fahrrads

Trittbrettfahrer durch vier Jahrzehnte

Es war Liebe auf den ersten Blick. Sie hieß »Feige«, »Fliegende Taube«, und war nicht zu übersehen, im Baihuo Dalou, dem »großen Gebäude für hunderterlei Waren«, standen nur drei Fahrräder zur Auswahl. Meine Taube und zwei weitere Marken, »Ewig haltbar« und »Phönix«. Feige stammte aus den Fahrradwerken der Pekinger Nachbarstadt Tianjin. Sie sah trotz ihres Namens nicht beschwingt aus. Doch gefiel sie mir auf Anhieb. Kurz entschlossen griff ich zu.

Im Sommer 1975 hatte mich der Deutsche Akademische Austauschdienst DAAD als Studenten an das Spracheninstitut für Ausländer im Westen der Stadt geschickt. Es lag im Pekinger Universitätsviertel. In der Stadtmitte wohnte Chinas »Großer Vorsitzende« Mao Tse-tung. Es war sein vorletztes Lebensjahr und die Endphase der Kulturrevolution. Mao residierte im geheimnisumwitterten Zhongnanhai, einem früheren kaiserlichen Park um zwei malerische Innenstadt-Seen, die »Mittleres und Südliches Meer« genannt werden. Der Park liegt nur einen Kilometer westlich des berühmten Kaiserpalastes. Mao hatte ihn nach seinem Einmarsch in Peking 1948 zum Parteisitz gemacht. Im Volksmund hieß das schwer bewachte und für die Öffentlichkeit nicht zugängliche Areal die »Neue Verbotene Stadt«. Die Kommunistische Partei regiert von dort aus noch heute das Land. Es ist Pekings Gegenstück zum Weißen Haus in Washington oder zum Kreml in Moskau.

Der Zhongnanhai war kaum eine halbe Radstunde von dem Spracheninstitut entfernt, wo ich meine Taube fand. Sie wurde in dem Kaufhof angeboten, der über der Straße lag. Jeden Morgen vor Öffnung bemühten sich die Verkäufer, den Namen »hunderterlei Waren« zur Geltung zu bringen. Sie stapelten dafür Plastikobst, Konserven und Spirituosen so geschickt vor an den Verkaufswänden lehnenden Spiegeln auf, dass den Kunden die doppelte Menge vorgegaukelt wurde. Psychologisch war das notwendig, weil es fast nichts zu kaufen gab.

Bezahlt wurde nicht nur mit Geld, sondern auch mit Rationierungsmarken. Wir Studenten bekamen sie von der Institutsleitung. Restaurants verlangten Getreidemarken für Reis, Nudeln oder gedämpfte *Mantou*-Teigwecken. Baumwoll-Coupons wurden benötigt, um im eisigen Winter gefütterte Armeemäntel zu kaufen. Auch Speiseöl, Zucker und Erdnüsse, Seife, Stoffe und Benzin waren rationiert. Es gab Marken für knappe Industrieprodukte wie für mein Fahrrad Feige.

Als Studenten lernten wir rasch das wichtigste Wort in der Alltagssprache Pekings. Es hieß *meiyou* (haben wir nicht), womit die meisten Kaufwünsche brüsk abgewiesen wurden. Wir hörten *meiyou* immer wieder im waren- und freudlosen sozialistischen Alltag. Die Generation der nach 1980 geborenen Chinesen wuchs dagegen ohne diesen Ausdruck auf. Als Einzelkinder erhielten sie alles, was sich ihre Eltern leisten konnten. Und ohne jeden Coupon. Heute müssen sie nicht einmal mehr bar zahlen, sondern nur noch mit QR-Code über ihr Online-Konto per Handy.

Ich musste hundertfünfzig Yuan für mein Fahrrad hinblättern. Chinas Volksgeld Renminbi wird Yuan genannt. Bei den damaligen Monatslöhnen für Industriearbeiter, die zwischen achtundzwanzig und

zweiundvierzig Yuan lagen, entsprach der Preis einem kleinen Vermögen.

Doch selbst für so viel Geld konnte meine Taube noch nicht fliegen. Ein Handwerker des Kaufhofs, den Ausländer mit »Genosse«, oder neutraler mit *Shifu* (Meister) ansprachen, musste Hand anlegen. Er schraubte zuerst die Pedale an, ölte die Kette. Dann setzte er Ventile in die Reifen, montierte die Handbremsen und eine in der Industriemetropole Shanghai hergestellte Doppelgehäuse-Klingel. Nur sie konnte den nachdrehend schrillen Ton erzeugen, um sich gegen das ohrenbetäubende Geschelle anderer Radfahrer behaupten zu können. Die Chinaklingel eignete sich auch als Souvenir. Mit diesem Mitbringsel ließen sich Eltern und Freunde zu Hause von den Vorzügen des »Made in China« überzeugen, als das Land noch keine Werkbank der Welt war.

Zuletzt brachte der Meister ein Speichenschloss an. Ein chinesischer Begleiter aus dem Spracheninstitut, der beim Einkaufen half, erklärte mir ideologisch korrekt den Zweck des Schlosses. Keinesfalls diene es der Abwehr normaler Diebe, da es die im chinesischen Sozialismus nicht gebe. Das Schloss sollte – dialektisch gedacht – politisch motivierte Bösewichte abschrecken, die die Volksrepublik in Verruf bringen wollten, indem sie einem Ausländer das Fahrrad stehlen.

So umsichtig, selbst gegen den potenziellen Klassenfeind gewappnet, war meine Taube fahrbereit. Der Meister bremste meine Vorfreude. Er riet, sie behutsam einzufahren und am nächsten Tag wieder zu ihm zu kommen. Er müsse alle Schrauben nachziehen. Auf meine Wünsche nach einer Rücktrittbremse, Gangschaltung oder Fahrradlampe antwortete er mit dem befürchteten *meiyou*. Obwohl Chinas Fabriken Millionen Fahrräder für den Export mit Lampen aller Art herstellen, produzieren sie bis heute für den Inlands-

bedarf weiterhin Räder ohne Leuchten, nur weil die Behörden nie eine Verkehrsvorschrift erließen, dass Räder Lichter haben müssen.

Vom dritten Tag an, nach nochmaliger Überprüfung aller Schwachstellen, gab der Meister meine Feige für den Verkehr frei. Im Strom der anderen Radfahrer fuhr meine Taube sich anfangs etwas stramm, dann aber zuverlässig und unverwüstlich.

1975 wirkte Peking nicht wie eine Metropole, sondern wie eine sich in die Länge ziehende, in ihren Vororten ländlich geprägte und zum Radfahren ideal geeignete flache Stadt. Im Nordwesten waren breite Straßen geschlagen, die von Baumreihen in der Mitte unterteilt wurden. Vor den Hochschulen bestellten Bauern ihre Felder.

Wir Studenten jagten mitten durch. Wir traten in die Pedale und brauchten querfeldein fünfundvierzig Minuten, um vom Spracheninstitut und später von der Peking-Universität zum sechzehn Kilometer entfernten »Freundschaftsladen« zu fahren. Alle nannten ihn nur Youyi oder Friendship Store.

Wir überfuhren rote Ampeln, scherten uns nicht um die wenigen Autos, kürzten über Feldwege ab, dort, wo heute die Hochhäuser, Labors und Wissenschaftsparks des IT-Viertels Zhongguancun stehen. Wir überholten wild schellend die in Kolonne radelnden Pekinger. Sie blickten den Ausländern verdutzt hinterher, zu denen sie keinen Kontakt haben durften. Unser Tempo nannten sie *hen you yisi*, was sich mit »äußerst komisch« übersetzen lässt. Sie meinten »total meschugge«. Was spielte es für eine Rolle, irgendwo früher oder später anzukommen? Zeit war noch kein Luxus, sondern im Überfluss vorhanden. Erst zehn Jahre später, 1985, tauchte in Chinas erster Sonderwirtschaftszone Shenzhen eine neue Parole auf: »Zeit ist Geld«.

Die revolutionären Massen wussten 1975 natürlich nicht, was uns so zur Eile antrieb. Uns lockte ofenwarmes Weiß- oder Graubrot, das täglich frisch im Freundschaftsladen angeboten wurde, wo nur Ausländer einkaufen durften. Es war schnell ausverkauft. Mindestens einmal pro Woche deckten wir uns damit ein.

Heute steht der Youyi am selben Standort, östlich vom Chang'an-Boulevard, der Ost-West-Achse Pekings, die am Tian'anmen-Platz, dem Kaiserpalast und Zhongnanhai vorbeiführt. Seine staatlichen Besitzer haben es vor dem überfälligen Konkurs bewahrt, sich seiner Privatisierung oder einem Abriss entgegengestellt. Trotz idealer Lage und vieler Versuche zum Umbau konnte es im Wettbewerb mit Hyper- und Supermärkten, luxuriösen Boutiquen, Einkaufszentren oder internationalen Möbelhäusern nicht mithalten. Jungen Pekingern ist der Name nicht vertraut. Selbst Taxifahrer müssen ihre Navigationshilfe einschalten, um den Youyi zu finden.

1975 bot sich das Diplomatenkaufhaus als Treffpunkt für alle Ausländer an. Nur dort gab es qualitativ hochwertiges Fleisch, Fisch und Shrimps, Speiseöl, Reis, Konserven und nach westlicher Art zubereiteten Hartkäse und Leberpastete. Der Youyi bot chinesische Exportprodukte, Textilien und Kunsthandwerk an, die es auf den heimischen Märkten nicht gab. Auch der damalige Leiter der US-Verbindungsmission und spätere Präsident George H. W. Bush (die US-Botschaft öffnete erst 1979) radelte mit seiner Frau Barbara zum Youyi.

Pekinger Bürger durften nicht im Freundschaftsladen einkaufen. »Off limits« stand für sie auch an den Eingängen des halben Dutzends besserer Hotels der Stadt. Einige Studenten, die mit Maos Revolution liebäugelten, machte das nachdenklich. Vorwurfsvoll

hatten uns chinesische Dozenten im Unterricht berichtet, wie diskriminierend Europäer einst im halbkolonialen Shanghai Chinesen behandelt hatten. In den zwanziger Jahren hätten sie vor einem Park der Stadt ein Schild aufstellen lassen: Eintritt für Chinesen und Hunde verboten.

Vor den Türen des Freundschaftsladens verwehrte eine Anweisung der Regierung Chinesen den Zutritt. Hunde brauchten sie nicht eigens auszusperren. Es gab keine. Vögel ließen sich weder sehen noch hören, nicht einmal die sprichwörtlich frechen Spatzen. Ihre Bestände hatten sich seit Pekings grotesker Ausrottungsjagd auf sie nicht erholt. 1957 trat buchstäblich die gesamte Bevölkerung zum Feldzug gegen die »vier Schädlinge« an, darunter auch die Spatzen. Sie seien Körnerdiebe. Erst 1960 ließ Mao von ihrer Verfolgung ab. Er hatte erfahren, dass Spatzen vor allem insektenvertilgende Nutzvögel sind. Der Schaden, den seine Kampagne anrichtete, wirkte so nachhaltig, dass die Spatzen in Peking heute unter besonderem Schutz gestellt sind.

Haustiere zu besitzen, galt noch in der Schlussphase der Kulturrevolution, die erst mit dem Tod Maos im September 1976 offiziell endete, als verdammenswerte »kleinbürgerliche Unsitte«. Die vom Ausland isolierte, nach innen ideologisch indoktrinierte Gesellschaft durfte kein Herz für Tiere zeigen, ebenso wenig wie für ihre Mitmenschen. Erst mit dem Beginn der Reformen füllten sich die Straßen und Parks mit Bürgern, die ihren traditionellen Hobbys frönen und ihre Singvögel in Käfigen ausführen durften. Mit den ersten Bauernmärkten öffneten erste Vogel- und später Hundemärkte.

Tierliebe war wieder in. Als ich die Pekingerin Nie Yuanzi besuchte, eine der letzten 2017 noch lebenden Zeitzeugen, Revolutionärin, Täterin und Opfer der

Kulturrevolution, traf ich sie mit ihrer Lieblingskatze im Arm an. Über sich sagte sie selbstkritisch, sie sei »das Streichholz gewesen, um China anzuzünden. Der Brandstifter hieß Mao.«

1975 durften auch Ausländer mit Ausnahme von Diplomaten keine Haustiere halten. Sie genossen zwar einen priviligierten Lebensstandard, waren aber vom Alltagsleben ausgesperrt. Mein Studienkommilitone Michael Kahn-Ackermann, der später das Goethe-Institut in Peking gründete, schrieb ein Buch darüber. Dessen Titel brachte auf den Punkt, wie sich Ausländer in Peking fühlten: »China. Drinnen vor der Tür«.

1985, als ich zum zweiten Mal nach Peking kam, diesmal als Korrespondent für deutsche und österreichische Zeitungen, brach die erzwungen egalitär lebende Gesellschaft unter dem Mao-Nachfolger Deng Xiaoping gerade auf. Es gärte unter den Massen. Sie hatten sich am Virus infiziert, der von der Deng'schen Parole »Reich werden ist glorreich« ausging. Sie litten sichtbar an *Hongyanbing*, der »Krankheit der roten Augen«, Pekings Wort für Sozialneid. Noch traten alle in die Pedale, um sich fortzubewegen. Aber bei immer mehr Pekingern rückte der Wunsch nach einer neuen Antriebskraft ins Zentrum ihrer Träume: nach dem Auto.

Peking stand auf der Schwelle zur Motorisierung. Die zweite Ringstraße, die entlang der von Mao Mitte der fünfziger Jahre einst abgerissenen alten Stadtmauern gebaut wurde, füllte sich mit Verkehr. Ich musste an meine Taube denken, als ich in einem gebraucht gekauften Ford in meinem ersten Pekinger Verkehrsstau landete. Der wirtschaftliche Aufschwung hatte Fahrt bekommen. Er drohte aber zumindest auf den Straßen in den Stop-and-go-Modus zu fallen.

Verkehrsplaner brüteten über Auswege. Jahrhundertelang galt Peking als eine der schönsten Stadtanla-

gen der Welt, rechteckig erbaut mit einem Geflecht aus *Hutong*-Gassen um eine kaiserliche Nord-Süd-Achse. Nun sollte es mit Autobahnringen runderneuert werden und Ost-West-Achsen erhalten.

Die Begierde nach einem eigenen Auto steckte in allen Köpfen. Doch es kamen auch gefährlichere Wünsche nach anderen kleinen und großen Freiheiten auf. Aufgeklärte Studenten sehnten sich nach demokratischem Aufbruch und trugen ihren Traum auf die Straße. Abrupt endete er im Tian'anmen-Massaker des 4. Juni 1989. Die Armee bereitete den Demonstrationen, die die Alleinherrschaft der Partei und die Macht Dengs bedrohten, ein blutiges Ende.

Weitere acht Jahre dauerte es, bis ich zum dritten Mal und wieder als Korrespondent in Peking arbeitete, diesmal für die deutsche Zeitung *Die Welt* und die österreichische Tageszeitung *Der Standard*. Einige der Pekinger Geschichten in diesem Buch basieren auf früheren Reportagen.

1997 wurden die Fahrräder auf die Seitenstreifen der Straßen verbannt. Selbst dort fuhren die Autobesitzer hinein, besetzten und missbrauchten die Wege als Parkplätze. Die Autos erzwangen sich Vorfahrt im Königreich des Zweirads. Autobahnringe, die Peking übergestülpt wurden, erdrosselten die frühere Stadtarchitektur. Als die Hauptstadt die Austragung der Olympischen Sommerspiele für das Jahr 2008 gewann, war kein Halten mehr. Stadtplaner setzten allen Ehrgeiz daran, den fünf Ringen des IOC auch fünf Ringstraßen und ebenso viele neue U-Bahn-Linien folgen zu lassen.

Seit 2017 wird am siebten Ring gebaut, der neunhundertvierzig Kilometer um die Hauptstadt führt. Peking verwandelt sich ein weiteres Mal. Es wird als Zentrum in einen neuen nordchinesischen Wirtschaftsgroßraum mit hundertzehn Millionen Ein-

wohnern integriert, der sich Jingjinji nennt nach den Abkürzungen für Peking (*Jing*), Tianjin (*Jin*) und der Provinz Hebei (*Ji*). Bis 2022 – dem Jahr, in dem Peking und Nordchina die Olympischen Winterspiele austragen – sollen dichte Verkehrsnetze mit Hochgeschwindigkeitszügen und Autobahnen das neue Hauptstadtzentrum kreuz und quer verbinden. Dazu gehört auch der neu gebaute größte Flughafen der Welt, der 2019 in Dienst gestellt wird. Er ist der dritte Airport für die Hauptstadt.

Überraschend will der ehrgeizige Präsident Xi den von ihm konzipierten Pekinger Wirtschaftsgroßraum Jingjinji noch weiter umbauen. Seit Anfang April 2017 entsteht dort zusätzlich die Hauptstadt-Sonderwirtschaftszone »Xiongan Neues Gebiet«. Sie liegt hundert bis hundertsechzig Kilometer südöstlich der City und umfasst in ihrer ersten Ausbaustufe drei Landkreise mit einer Fläche von hundert Quadratkilometern und etwa einer Millionen Bewohner. Fläche und Einwohnerzahl der Sonderzone sollen sich nach 2020 jeweils verdoppeln.

Xiongan wurde, wie die Zeitschrift *Caixin* schrieb, mit einem »silbernen Löffel im Mund« geboren. Das neue Entwicklungsgebiet ist der 1980 gegründeten Sonderwirtschaftszone Shenzhen vor Hongkong und der 1993 gegründeten Shanghaier Zone Pudong als dritte Wirtschaftszone von nationalem Rang gleichgestellt worden. Xi will aus Xiongan Chinas zukünftigen Wissenschaftsstandort für Hightech und Innovationen machen und Xiongan zur Pekinger Nebenhauptstadt ausbauen lassen. Zahlreiche Institute werden dafür umziehen müssen. Ein Vorbild ist Tokio mit seiner 1963 geschaffenen Wissenschaftsvorstadt Tsukuba.

Die Nachrichtenagentur *Xinhua* nannte das vierzig Kilometer von der City entfernte Tongzhou, wohin die gesamte innerstädtische Verwaltung Pekings

Ende 2017 umziehen muss, und das hundert Kilometer entfernte Xiongan »die beiden Flügel für eine neue Hauptstadt«. Hochgeschwindigkeitsbahnen sollen den gesamten neuen Großraum Jingjinji bis 2022 mit der Pekinger City vernetzen. Die Parteipresse spricht vom »tausendjährigen« Plan von Xi, der die Hauptstadt zur neuen Supermetropole einer Weltmacht China abheben lassen will.

Jeder Vierte der zweiundzwanzig Millionen Pekinger fährt heute sein eigenes Auto. Die Zahl der U-Bahnen wird bis 2020 auf ein Netz von neunhundertneunundneunzig Kilometern und zwanzig Linien ausgebaut. So sollen achtzehn Millionen Fahrgäste pro Jahr befördert werden, mehr als doppelt so viele, wie Österreich Einwohner hat.

Für Gigantomanie und Chaos-Wachstum, Kohleverstromung und Motorisierung zahlte die Hauptstadt einen bitteren Preis. Der Feinstaub-Smog kam über sie. Er zwang Pekings Regierung 2016 über mehrere Tage, die höchste Alarmstufe Rot auszurufen und alle Bürger, Atemschutzmasken zu tragen.

Irgendwann in den vergangenen zweiundvierzig Jahren, in denen ich das alles hautnah miterlebte, bemerkte ich nicht mehr, wie schnell die Hauptstadt ihrer eigenen Modernisierung zum Opfer fiel. Imposante Palastbauten, die jahrhundertelang das Gesicht Pekings geprägt hatten, schrumpften im Vergleich zu ständigen Super-Neubauten auf die Größe von Museumsinseln. Die 1959, zu Maos Zeiten, als markante städtische Wahrzeichen entstandenen zehn Großbauwerke im sowjetischen Zuckerbäckerstil wirken heute wie Miniaturen. Der Pekinger Bahnhof oder der Messepalast am Zoo fallen nur noch dem auf, der direkt vor ihnen steht.

Für die Sommerspiele 2008 baute Peking spektakuläre Arenen wie das Nationalstadion, das »stähler-

ne Vogelnest«, und Imageprojekte wie das mit Titanstahl verkleidete, ballonförmige Nationaltheater. Der Volksmund verspottete es wegen seines Architekten Paul Andreu als »französisches Ei«. Er nannte die von Rem Koolhaas und Ole Scheeren entworfenen Avantgardehochbauten des Staatsfernsehens *CCTV* (Central China Television) »die Hose«. Neun Jahre später fällt dem Volk nichts Komisches mehr ein, wenn es um Großterminals für die Hochgeschwindigkeitsbahnen, um den seestern-förmigen neuen Flughafen oder die fünfhundert Meter hohen Bürotürme am dritten Ring geht.

Die Pekinger Jugendzeitung mahnte junge Chinesen nicht zu vergessen, was keine Generation zurücklag und sich dennoch wie Nachrichten aus grauer Vorzeit anhörte. »Erinnert ihr euch, wie eure Eltern jeden Herbst Hunderte Kilo Winterkohl auf Balkonen und in den Treppenhäuern lagerten, damit ihr Gemüse bis in den Frühling essen konntet?« Und nur zwei Jahrzehnte sei es her, dass Pekinger das Recht auf die Fünftagewoche, Urlaubsanspruch und auf einen Reisepass erwarben.

Die Hauptstadt gewöhnte sich an das permanente Wirtschaftswunder. Ihre Einwohner bereisten als Massentouristen China und das Ausland, sparten für eine Eigentumswohnung. Aus Radfahrern wurden Autobesitzer, aus Habenichtsen Steuerzahler. Die *Danwei* oder Arbeitseinheit, der einst jeder Pekinger sozial und arbeitstechnisch angehören musste und die als »großer Bruder« alles kontrollierte und sich um alles sorgte, löste sich zunehmend auf. Die Großfamilie schrumpfte zum Dreipersonenhaushalt mit Einzelkind. Rascher als in anderen Weltstädten nutzten Millionen Pekinger ihr eigenes Smartphone und kauften damit ein. Selbst die Bettler der Stadt.

Superreiche wurden bewunderte Vorbilder für den

neuen Mittelstand. 2010 lebten in Peking die meisten Dollarmillionäre, fand Rupert Hoogewerf, der die Shanghaier Hurun-Reichenlisten veröffentlicht, heraus. Nur sechs Jahre später zählte er in Peking hundert Dollarmilliardäre, fünf mehr als in New York, das bis dahin als Welthauptstadt der Milliardäre galt.

Zugleich vertiefte sich die Kluft zwischen Arm und Reich. Das Jahreseinkommen der oberen zehn Prozent der Gesellschaft sei fünfundsechzigmal höher als das der unteren zehn Prozent, schrieb der Pekinger Professor Ning Zhu in seinem neuen Buch »China's Guaranteed Bubble«. Eine unheilvolle Symbiose aus Partei- und Wirtschaftsmacht und unkontrollierbaren Interessengruppen sorgen dafür, dass vorerst keine der vielen Blasen platzen kann. Als Preis für das Geschäftsmodell zahlt Peking wie ganz China mit Verschuldung und alle Chinesen mit ihrer Gesundheit, geringer Nahrungsmittelsicherheit und einer lädierten Umwelt.

Noch nie aber hatten es die Pekinger bequemer und luxuriöser: Hunderttausende bestellen täglich rund um die Uhr über E-Commerce-Seiten der Online-Großkonzerne wie Alibaba, was sie aus dem In- oder Ausland wollen, und zahlen online dafür. Sie erhalten ihre Waren postwendend vorbeigebracht, meist billiger, als wenn sie sie in Geschäften kauften. Wenige denken über die Kehrseiten des neuen Überflusses nach. Ein Heer schlecht bezahlter Auslieferer und Boten bringt die Bestellungen auf ihren Dreirad-Motorrädern an. Sie sind nicht versichert, haben keinen Kranken- oder Gewerkschaftsschutz. Mehr als zehn Millionen Boten wurden Anfang 2017 in Chinas Städten gezählt. Weil alle ihre einzeln ins Haus gelieferten Pakete besonders transportsicher verpackt sind, produziert die neue Wirtschaftsweise Berge von Papier- und Plastikmüll.

Doch die krassen Gegensätze feuern großstädtische Dynamik an. Peking war früher eine behäbige und agrarisch geprägte Bürokratenstadt. Sie wurde unter Strom gesetzt. Auch die Kunst- und Kulturszene boomt inmitten der vielen Widersprüche. Aus schrottreifen Industrien wie dem mit DDR-Wirtschaftshilfe erbauten Militärkomplex 798 und seinen Halbleiterfabriken, aus dem ausgesiedelten Pekinger Stahlwerk wurden hippe Art- und Künstlerviertel.

Der Aufbau und Umbruch Pekings bot vielen Bauern die Chance, als Arbeitsmigranten zu kommen. Die Tüchtigen fanden Nischen, um durch eigene Arbeit und Ideen, mithilfe von Landsleuten und Glück aufzusteigen, fast amerikanische Tellerwäscherkarrieren mit chinesischen Besonderheiten zu machen. Sie entdeckten und stießen Türen auf, die das erstarrte und überbürokratisierte System für sie immer wieder durchlässig machten. Einige sind in diesem Buch porträtiert: das Bauernpaar Jenny und Lou, das die Tante-Emma-Läden nach Peking brachte, der Kinovorführer und demobilisierte Soldat im Dorf Zhang Yuxi, der heute Chef des »Bauches von Peking«, des größten freien Marktes der Welt ist, der Apfelausfahrer Luo Wenyou, der Chinas erstes privates Oldtimermuseum gründete, mit darunter fünfzig Bonzenautos »Rote Fahne«, mit denen Chinas Führer fuhren. Diese Einzelkämpfer haben ihre Träume verwirklicht, wie der Pekinger Liu Yang, der in Frankreich Betriebswirtschaft studierte, seine Liebe zu korsischem Käse entdeckte und heute der »Fromager« von Peking ist.

Manche Pekinger Geschichten wirken unglaublich, so wie die von Schatzsammler Pan Yong. Er hat privat eine Sammlung kaiserlicher Antiquitäten aufgebaut, »ein zusätzliches Gugong-Museum«, von dem kaum jemand weiß, nach den Kaiserpalästen in Peking und Taipeh. Oder die Geschichte des Buchhändlers Tu Jin-

can, der einen eigenen Verlag zur Veröffentlichung der Erinnerungen der Pekinger gründete und bisher sechstausend Biografien veröffentlichte.

Das Internetzeitalter und das IT-Gewerbe haben weitere Türen für neue Karrieren aufgestoßen, durch die etwa Start-up-Gründer Zhao Bowen ging, ein Wunderkind, das mit fünfzehn Jahren half, die DNA einer Gurke zu entschlüsseln.

Für die einen ist Peking eine Metropole voller Chancen. Andere gehen unter. Der »alte Fan«, ein vom Land nach Peking gekommener Straßenhändler, hat seit 1985 alle Höhen und Tiefen eines Privatunternehmers erlebt. Immer wieder fällt er irgendwie auf die Füße. Er erzählt es selbst.

Keine Stadt erhebt so viel Anspruch, Weltmetropole werden zu wollen, und behandelt ihre Bürger so rechtlos und willkürlich wie Peking. Innerhalb von fünfunddreißig Jahren wurden für den Umbau der Innenstadt und die Modernisierung mehr als drei Millionen Menschen in Außenbezirke umgesiedelt. Die Verwerfungen und Auswirkungen auf die familiären, nachbarschaftlichen oder gesellschaftlichen Strukturen sind noch nicht untersucht worden. Fast niemand, den ich von 1975 oder von 1985 oder von 1995 her kannte, lebt heute noch dort, wo er früher gewohnt hat.

Das wie ein Pfannkuchen auseinandergehende Peking probt mit seinem Umbau zum neuen Hauptstadt-Wirtschaftsgroßraum eine weitere kleine Völkerwanderung. Hunderte Großmärkte werden ausgelagert, Universitäten verlegt. Auch die alte Pekinger Stadtverwaltung zieht Ende 2017 mit vierhunderttausend Beamten und Angestellten in die vierzig Kilometer entfernte Vorstadt Tongzhou, um in der City Platz für die Zentralregierung und die Großbauten des neuen Weltzentrums Peking zu machen.

Einst war das Straßennetz des alten Peking mit

seinen dreitausendsechshundert Gassen, den *Hutongs* und Hofhäusern wie ein Schachbrett organisiert. Sie bildeten ein Geflecht, in dessen Mitte der Kaiserpalast stand. Von den Gassen blieben ein Siebtel übrig, manchmal nur ihre Namen. Auf den Antiquitätenmärkten werden die einstigen roten Emailschilder mit den Namen der Gassen angeboten, die dem Abriss ganzer Viertel zum Opfer fielen. Pekinger kaufen sie als zeitgeschichtliche Antiquitäten für die Vitrine zu Hause.

Vergangenes Jahr entdeckte ich eine gut erhaltene »Fliegende Taube« aus den siebziger Jahren. Das Sammlerstück wurde für fünfzehnhundert Yuan angeboten. Das ist der zehnfache Preis von 1975. Doch mit dem Wertverfall des Yuan nach Inflation und Abwertung ist es der gleiche Preis, den mich meine Feige vor zweiundvierzig Jahren gekostet hatte. Ich liebe meine Taube immer noch.

Peking im Mai 2017