

傅立光 安芮佳

臺北市 11191 士林區中庸一路 11 之 1 號 14 樓 (登峰造極大樓), Taipei, Taiwan ROC

An Familie und Freunde

Taipei, den 14. Mai 2017

Ihr Lieben in Nah und Fern,

Stuttgart 21 – ein Reizwort? Das ehrgeizigste deutsche Eisenbahnprojekt des 21. Jahrhunderts, ein Schandfleck für die Landeshauptstadt, ein Eingriff in historisch Gewachsenes, die größte Fehlplanung des Jahrtausends, ein Milliardengrab...



Anlässlich der didacta 2017 haben wir im Februar eine Woche mitten in dieser Baustelle gelebt, da wir uns für das sehr verkehrsgünstige Intercity-Hotel im Stuttgarter Hauptbahnhof entschieden hatten.

Mit dem von Fernost geprägten Blick schaut man erst einmal auf die faszinierenden Seiten. Hier entsteht ein hochmoderner Bahnhof, der die europäischen Metropolen noch dichter zusammenrücken lässt, der auf das Eisenbahnnetz der Zukunft zugeschnitten ist und neue Kunden von der Straße in die Bahn locken wird. Hektarweise werden Flächen frei für neue urbane Nutzung, die Trassierung ist in Tunnel und

unter die Erde verlegt. Die Bahn kann in einer ganz neuen Taktung fahren.

In Taipei hat man mit dem Bau der [Taiwan High Speed Rail](#) im Jahr 1999 die Entscheidung getroffen, sowohl die neue Trassierung für die Hochgeschwindigkeitszüge auf der Normalspur als auch die traditionelle Eisenbahn der [Taiwan Railway Administration](#) auf der Kapspur im städtischen Großraum der Städte Taipei und New Taipei auf einer Länge von 22 Kilometern in den Tunnel unter die Erde zu verlegen.

So sind alle Bahnübergänge in der Stadt verschwunden und man brauchte auch keine Über- oder Unterführungen mehr. Es wurden in Taipei und New Taipei für dieses Projekt allerdings alle historischen Bahnhofsgebäude abgerissen und es entstanden sehr großzügige und hochmoderne neue Bahnhofsgebäude mit Shopping Malls. In diesen gibt es komfortable Umsteigemöglichkeiten zwischen der Hochgeschwindigkeitsbahn, der klassischen Eisenbahn und der U-Bahn sowie die Anbindung an die Linienbusnetze für den Nah- und Fernverkehr. Man muss weder bei sengender Hitze noch bei Regen und Kälte ins Freie treten.

Wenn man die Dimensionen der Neubauten und die Funktionalität in den ostasiatischen Metropolen ansieht, mutet das Projekt Stuttgart 21 eher wie eine kleinpütscherige Sparlösung an. Die Kritiker haben angemerkt, dass ein Teil der Tunneltrassierung nur eingleisig ausgeführt wird, was zu Engpässen führen wird. Auf solche Sparmaßnahmen lässt man sich in Asien in der Regel nicht ein. Hier wird geklotzt und für die Zukunft gebaut und investiert.

Vor 101 Jahren wurde der Stuttgarter Bahnhofsturm gebaut. Auf luftiger Höhe von fast 60 Metern hat man einen fantastischen Ausblick auf die Baustelle und die bisherigen Eisenbahnanlagen, aber natürlich auch auf die historischen Gebäude der Innenstadt. Fasziniert haben wir von dort oben auf das Treiben geschaut und im Turm die Ausstellungen zum Projekt Stuttgart 21 bewundert. - Anders als in Taipei bleibt in Stuttgart die Haupthalle des Bahnhofes als geschütztes, historisches Baudokument stehen und wird in die neue Architektur integriert.

Ja, und dann haben wir mit unseren Freunden in Stuttgart über das Projekt geredet. Alle sind dagegen – aus unterschiedlichsten Gründen. Das Gefühl des Kopfbahnhofes wird verschwinden, man kann nicht mehr am Kopf stehen und eine liebe Person überraschend vom Zug abholen, weil diese in der neuen Konzeption ja nach verschiedenen Richtungen den Bahnsteig verlassen kann. Es gibt nur acht Gleise statt der bisherigen 16 Gleise im Kopfbahnhof. Diese acht werden den Verkehr nicht aufnehmen können, weil die geplanten Haltezeiten zu kurz sind. Damit sind neue Verspätungen vorprogrammiert, für die die Deutsche Bahn ja so bekannt ist.

Natürlich wurden auch die architektonischen und städtebaulichen Bedenken, ökologische Argumente und insbesondere die offenen Fragen ob der Struktur der Untertunnelung der Berge benannt. Über das Thema Kosten braucht man wohl gar nicht zu diskutieren.



Das Thema mit den nicht ausreichenden Haltezeiten hat uns dazu gebracht, hier mal wieder Vergleiche mit Taiwan anzustellen. Klar, die Menschen in Singapur, Hongkong, Taiwan, Südkorea und Japan sind sehr viel disziplinierter, als wir es von Deutschland kennen. Wenn in Fernost Linien auf den Bahnsteig gemalt sind, zwischen denen die Wartenden sich in der Reihe aufstellen sollen, so machen diese das auch. Auch lässt man in der Regel zuerst die Fahrgäste aussteigen, bevor man selbst einsteigt. Aber es gibt hier ein paar andere Tricks, mit denen sicher gestellt ist, dass bei der

Taiwan High Speed Rail genau wie bei den regionalen Zügen der Taiwan Railway Administration die Abfertigung wesentlich schneller geht.

Die Züge der Taiwan High Speed Rail fahren auf einem eigenen Gleiskörper von Taipei-Nangang mit bis zu 300 Stundenkilometern in den Vorort Zuoying der Hafenstadt Kaohsiung. Die kürzeste planmäßige Reisezeit für diese 345 Kilometer beträgt 96 Minuten mit Zwischenhalten in Taipei, Banqiao (New Taipei) und Taichung. Die Haltezeit an den sehr großen Bahnhöfen beträgt drei Minuten. Die Züge fahren im Zehnminutentakt und sind in der Regel gut ausgebucht.

Was ist anders? Alle Züge sind baugleich. Damit sind die Türen immer exakt an der gleichen Stelle. Die Züge halten zentimetergenau in den Bahnhöfen. Auf dem Boden ist aufgezeichnet, durch welche Tür man direkt zu seinem Platz kommt. Die Wartelinien sind so beschaffen, dass für die Aussteigenden Platz genug vorhanden ist. Im Zug ist das Gepäckfach gleich an jedem Ende des Wagens, so dass man seine Koffer nicht durch die Gänge bugsieren muss. Es gibt jeweils sieben Waggons mit nur reservierten Plätzen, in denen andere Fahrgäste nichts zu suchen haben. Wer nicht reserviert hat, kann in den drei Waggons ohne Reservierung Platz nehmen. Hier muss man eventuell auch mal mit einem Stehplatz vorlieb nehmen, während in den Wagen mit Reservierung alles geordnet abgeht. Niemand lungert hier herum und versucht einen freien Platz zu ergattern. Es gibt keinen Gegenverkehr in den Gängen, weil die eine Hälfte der Passagiere von hinten einsteigt, die andere Hälfte von vorne.



Links: Die rote Linie zwischen Wartefeld und Platz für Aussteigende in der Türmitte – Rechts: Für Reihen 17-10 nächste Tür

Mit dieser Ordnung kann die Deutsche Bahn leider nicht dienen. Die gleichen Bahnsteige werden von einer Vielzahl von unterschiedlichen Waggons genutzt, bei denen die Türen nach dem Zufallsprinzip der historischen Konstruktionsentwicklung überall sein können. Die berühmten Würfel für die Bereiche A bis F helfen hier also nur grob. Wenn ich auf dem Wagenstandanzeiger gesehen habe, dass mein Waggon im Bereich B halten soll, kann es genausogut in A oder C sein und wenn der Zug heute in umgekehrter Wagenreihenfolge fährt, muss ich im letzten Moment noch bis zum Bereich E rennen oder muss mich im Zug durch sieben Waggons mit meinem Gepäck zwängen.



Links: Anstellen in den Vorhaltefeldern und zentimetergenaues Halten des Zuges – Rechts: Erst aussteigen, dann einsteigen

In den wunderschönen neuen Baureihen des ICE hat man die Gänge dann noch enger gebaut, als sie in der Taiwan High Speed Rail für die in der Regel vergleichsweise schlankeren Taiwaner vorgehalten werden. Und der Platz für das Gepäck im ICE ist mitten im Waggon eingerichtet, so dass man von beiden Seiten versuchen muss, dorthin vorzudringen, nur um dann festzustellen, dass er schon voll ist. Also muss man die 25 Kilogramm hoch in die Gepäckablage hieven in der Hoffnung, dass sie einem auf dem Weg dorthin nicht entgleiten und einen Mitreisenden erschlagen.

Na, und über die Disziplin und gegenseitige Rücksichtnahme wollen wir hier nicht reden. – Mein Stuttgarter Freund hat Recht: Bei hohem Verkehrsaufkommen werden die geplanten Haltezeiten nicht eingehalten werden können, weil man das Chaos einfach mit vorprogrammiert hat.

Stuttgart 21 ist uns wieder lebendig vor Augen geführt worden, weil wir nicht nur in bester Ordnung mit der Taiwan High Speed Rail gestern mit dem Zug 1643 von Taipei nach Taichung und heute mit Zug 624 wieder zurück gefahren sind, sondern weil wir nach drei Jahren den Baufortschritt an einem weiteren Eisenbahnprojekt bewundern konnten.

Das alte Eisenbahnnetz ist während der japanischen Verwaltungszeit vor hundert Jahren in Taiwan aufgebaut worden. Damals baute man selbstverständlich die Bahn zu ebener Erde mit zahlreichen Bahnübergängen. Die Bahnhöfe wurden, genau wie früher in Deutschland, in der Regel direkt an die historischen Innenstädte herangeführt, aber nicht ganz in das Zentrum hinein. So bekam jede Innenstadt einen neuen zentralen Ort: Den Bahnhof.



So war das natürlich auch in Taichung. Zunächst baute man 1905 einen schlichten Bahnhof in Holzkonstruktion. Aber bereits im Jahr 1917 wurde dieser durch einen Renaissance-Bau abgelöst, der ein Jahrhundert lang seinen Dienst getan hat. Bis in die Sechziger Jahre fauchten hier die Dampflokomotiven, dann wurde auf Dieselbetrieb umgestellt und später wurde die Bahn elektrifiziert. Als ich, Emmanuel, in den Sechziger Jahren die ersten Male mit der Bahn nach Taichung kam, waren die meisten Personenzüge auf der Langstrecke schon mit Diesel betrieben. Trotzdem waren die Dampfloks noch allgegenwärtig.

Der Bahnhof der High Speed Rail von Taichung wurde vor den Toren der heutigen Stadt gebaut. Die neun Kilometer von dort zum Hauptbahnhof kann man in zehn Minuten mit der Regionalbahn der Taiwan Railway Administration weiter fahren.



Anders als in Taipei hat man sich in Taichung entschieden die historische Trassierung durch die Stadt nicht unter die Erde in einen Tunnel zu verlegen, sondern hat sie auf eine filigran anmutende Brückenkonstruktion verlegt. Direkt neben dem historischen Hauptbahnhofsgebäude ist ein neuer Bahnhof der Superlative im Bau.



Bahnsteige in luftiger Höhe

Der Bahnbetrieb läuft schon auf der Brücke und es sind zwei der zukünftigen drei Bahnsteige mit derzeit drei von insgesamt sechs Gleisen bereits in Betrieb genommen. Die alten Bahnsteige passiert man zur Zeit zu Fuß und kommt noch durch das alte Bahnhofsgebäude in die Stadt. Wenn das neue Gebäude einmal fertig ist, kommt man von dort direkt auf einen vollkommen neuen großen Bahnhofsvorplatz, an dem auch der neue zentrale Omnibusbahnhof entstanden ist. Das alte Bahnhofsgebäude wird später einmal als museales architektonisches Schmuckstück vor der Kulisse des modernen Bahnhofes stehen.

Was hat uns überhaupt nach Taichung gebracht? Liebe Freunde hatten uns als Abschiedsgeschenk zwei Karten für ein Konzert im neuen National Taichung Theater geschenkt.

[Taichung](#) ist eine wachsende und aufstrebende Metropole mit 2,2 Millionen Einwohnern in Zentraltaiwan. Westlich der alten Innenstadt entwickelt sich ein vollständig neues Geschäftszentrum mit Hochhäusern, in dessen Mitte vor mehreren Jahren das futuristische neue Rathaus gebaut wurde.



Blick auf das neue Geschäftszentrum von Taichung vom fahrenden Hochgeschwindigkeitszug aus

Seit drei Jahren hat dieses Zentrum ein neues Wahrzeichen erhalten: Das vom japanischen Architekten Toyo Ito entworfene Opernhaus [National Taichung Theater](#), welches vor einem Jahr eröffnet wurde. Die äußere Form des Gebäudes ist eigentlich quaderförmig, wären dort nicht die wellenförmigen Durchbrüche und Durchblicke. Betritt man das Gebäude, ist man nur noch geschwungenen Formen ausgesetzt, keine gerade Wand, keine offensichtlichen Raumbegrenzungen. Alles ist in Bewegung, hell und lichtdurchflutet.

Das Foyer ist von Wasserbecken durchzogen zwischen denen man in Boutiken interessantes Kunsthandwerk kaufen kann. Ein eigenwilliges Café lädt zum Verweilen ein. Zum großen Saal geht es eine geschwungene Treppe hinauf in den Vorraum. An den Wänden scheinen überdimensionale Stoffbahnen zu hängen. Und dann kommt man in den Saal!



Ein konservativer Opersaal mit allem, was man gewöhnt ist. Aber ausgefeilt in der Wahl von Baumaterialien und Formen, die eine Akustik bescheren, die wir noch nie erlebt haben. Wir hatten Plätze in der Mitte der 22. Reihe, mitten im Saal. Hier nimmt man jedes Instrument in seiner unverfälschten Stimme wahr, an der richtigen Stelle zum Greifen nah! – Man muss solch ein Klangerlebnis mit eigenen Ohren gehabt haben!



Was hat Taichung uns geboten? „Don Juan“ von Richard Strauss sowie „Also sprach Zarathustra“. Gewaltig! - Und nach der Pause die „Eroica“ von Ludwig van Beethoven in allen Nuancen der Feinheit. Esa-Pekka Salonen am Pult mit dem [Philharmonia Orchestra](#) aus London!

Unsere Tage in Taiwan sind gezählt. Es gibt noch so viel zu entdecken und erforschen. Aber wir sind nicht undankbar. Wir haben hier wirklich schon sehr viel erlebt!

Mit herzlichen Grüßen

Emmanuel + Greta



Der fertige Hauptbahnhof von Taichung im Architektenbild