

Öffis in Pyöngyang

Ein Bericht von Christian Wagner

Nach mehrmonatiger Vorbereitung reisten ein Freund und ich nach Nordkorea, politisch korrekt in die Demokratische Volks Republik Korea (DVKR). Der bürokratische Aufwand war relativ gering, es ging vor allem um die von uns gewünschten Reiseziele. Das eigentliche Visum erhielten wir innerhalb von ein paar Tagen. Ein umfassender Reisebericht würde aber zu umfangreich, und eigentlich auch nur in Vorträgen möglich. Die haben in Graz und Wr. Neustadt schon stattgefunden, am 11.2. werde ich ihn in Wien beim VEF halten. Ich beschränke mich hier also auf den ÖPNV in Pyöngyang, also Metro, Straßenbahn und Obus.



Die Hauptstadt der DVKR hat 2,2 Millionen Einwohner und erstreckt sich über eine Fläche von etwa 2600 km². Während des Koreakrieges wurde sie praktisch völlig zerstört und musste neu aufgebaut werden. Die Häuser entsprachen dem damaligen sozialistischen Standard,

wurden aber nach und nach ab 1979 durch modernere ersetzt. Heute zeigt sich Pyöngyang als moderne Hauptstadt.

Die Hauptlast des Verkehrs wird von der **Metro** getragen. So wurde nach 5-jähriger Bauzeit 1973 die „Chollima-Linie“ und dann 1978





die „Hyoksin-Linie“ eröffnet. Die Streckenlänge der beiden Linien beträgt 22,5 km mit insgesamt 16 Stationen, es wird auf 1435 mm Spurweite und mit 750 V Gleichstrom gefahren. Die tiefste Station liegt etwa 120 m unter der Oberfläche. Fast 100.000 Personen werden täglich befördert, der kürzeste Takt liegt bei 2 Minuten. Entsprechend dem damaligem Geschmack wurden auch die Stationen gestaltet (siehe Fotos vorherige Seite unten). Bleibt noch ein Kuriosum zu erwähnen: die Stationen sind nach Straßen oder Plätzen benannt, sondern nach Slogans; die Cholli-ma-Linie fährt von der „Wiederauferstehung“ (Puhung) zum „Roten Stern“ (Pulgunbyol).

Der Großteil der Fahrzeuge stammt aus Berlin, sie wurden neu lackiert und versehen anstandslos ihren Dienst (siehe Fotos diese Seite). In diesem Jahr sollen neue Modelle eingesetzt werden, es dürfte sich allerdings um modernisierte neue Aufbauten handeln.

Das **Straßenbahnnetz** erstreckt sich auf über 53 km. Es wurde 1991 mit 2 Linien eröffnet und ist ebenfalls normalspurig. Es wird ausschließlich mit Tatra gefahren, unterwegs sind T3, T4, T6B5 und KT8D5. Neben der Besichtigung einer von 3 Remisen befuhren wir mit einem Sonderwagen die Linie 2 (siehe Fotos nächste Seite).

Es gibt noch eine dritte, meterspurige Linie beim Mausoleum. Die Fahrzeuge stammen von den VBZ und sind Be 4/4.

Text weiter auf Seite 21 →









Alle Fotos: Christian Wagner

Abschließen möchte ich diesen kurzen Bericht mit einem Kopfpolster in unserem Hotel in Kaesong, gleichsam als Symbol für das jetzige „Nordkorea“.

Ein Besuch oder eine Fahrt war wegen Bauarbeiten nicht möglich. Die Bahnen fahren in kurzen Abständen und sind, wie zu erwarten war, gut ausgelastet.

Der **O-Bus** Betrieb wurde 1962 eröffnet. Auf 57 km Streckenlänge verkehren in dichter Folge Chollima Busse verschiedensten Alters aus eigener Produktion. Außerdem gibt es noch eine 32 km lange Überlandstrecke nach Pyongsong. Bei vielen Bussen findet man seitlich aufgemalte Sterne, ein jeder steht für unfallfrei gefahrene 50.000 km.

Und schließlich möchte ich noch die **Taxis** erwähnen, die in nicht erwarteter großen Zahl in Pyöngyang unterwegs sind.

Unsere Reise hat uns gezeigt, dass man mit vielen Vorurteilen in die DVRK reist, obwohl wir uns gut vorbereitet hatten. Selbstverständlich hatten wir zwei Begleiter, die hatten wir allerdings in vielen anderen Ländern auch, schon der Sprache wegen. Wir konnten durchaus vom Plan abweichen, unser Wünsche wurden, soweit möglich erfüllt; und es waren viele. Wir nahmen sehr viele positive Eindrücke mit, auch manches Unverständliches.

